

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

Data: 20. 01.2017

Horário: 17h às 22h

Local: Colégio Estadual Almirante Barroso

Endereço: Rua Almirante Tamandaré - Paripe CEP 40.800-480

Notas:

- Entre [] notas da transcrição;
- [...] palavra/trecho inaudível porque fora do microfone ou porque ininteligível;
- Pessoas presentes que não se identificaram receberam denominação de 'participante';
- Em *itálico*, as palavras cujo entendimento não é claro no áudio.

O Sr. Mestre de cerimônias - Nesta tarde em que o Governo da Bahia, aqui representado pelo secretário da Casa Civil, o Sr. Bruno Dauster, tem a honra de realizar essa audiência pública sobre a parceria público-privada para a concessão da implantação do projeto Veículo Leve sobre Trilhos, o VLT, que tem por objetivo levar mais mobilidade, conforto e qualidade de vida aos moradores do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Esta audiência pública tem a finalidade de apresentar o VLT, esclarecer dúvidas e colher sugestões da sociedade para agregar ao projeto. Essa ação é fundamental para o processo de implantação do VLT, pois é importante escutar a população que será beneficiada diretamente com a implantação desse modal. Para dar início a nossa audiência pública, temos o prazer de convidar, para compor a mesa de abertura, o Sr. secretário da Casa Civil, Bruno Dauster [aplausos]; para acompanhá-lo, convidamos o Sr. secretário em exercício da SEDUR, Pedro Dórea; o Sr. diretor-presidente da CTB, Eduardo Copello; convidamos também os Srs. deputados federais Nelson Pelegrino e Bacelar; os deputados estaduais Bira Corôa e Maria Del Carmen; convidamos o sr. procurador-chefe da Procuradoria Geral do Estado da Bahia, Dr. Paulo Moreno; representando a Prefeitura do Salvador, convidamos o Sr. diretor de mobilidade da SEMOB, Eduardo Leite; convidamos os Srs vereadores Suíca, que também é ouvidor da Câmara, e Marta Rodrigues; e convidamos ainda, representando o Sindicato dos Ferroviários, o sr. Paulino Rodrigues de Moura. Nesse momento, então, daremos início apresentando um breve vídeo sobre o projeto do VLT.

X.X.X.

- É exibido um Vídeo.

X.X.X.

Áudio do Vídeo exibido - Na capital do estado baiano, Salvador, junto com a região metropolitana, está 75% do potencial econômico da Bahia, desfrutando de um parque

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

industrial extraordinário, e intenso mercado de consumo. Salvador, quem não conhece, segue num andamento todo seu, com uma população de 3 milhões de habitantes e sua cultura é admirada internacionalmente: tem praias, arte, culinária, um patrimônio histórico reverenciado por turistas vindos de todo lugar. É a maior festa de participação popular do *mundo*, o Carnaval da Bahia. Por iniciativa do Governo do Estado, a mobilidade de Salvador acelerou e está mudando o perfil da cidade pra melhor, surgem obras de grande porte, como a Via Expressa da Baía de Todos-os-Santos, a modernização do Porto e transporte marítimo, o Complexo 2 de Julho, a nova avenida Orlando Gomes, a futura 29 de março. Basta olhar o mapa viário para ver as transformações estruturantes promovidas pelo governo estadual: a linha azul que vem do Lobato se encontra com o metrô em Pirajá e Pituaçu e segue para a praia de Patamares; a linha vermelha, ligando o Subúrbio à orla atlântica; o Complexo do Imbuí; o Complexo 2 de Julho; via metropolitana, ligando a capital a outros municípios e mais de uma dezena de avenidas, túneis, viadutos, passarelas – obras de engenharia pesada que *terão* Salvador para os próximos 50 anos ou mais.

Tanta determinação e trabalho não foi em vão: Salvador apresentava problemas cruciais de mobilidade, com focos de engarrafamento em diferentes regiões. O trânsito era caótico, tanto no que se pode chamar de perímetro urbano propriamente, quanto no fluxo da população que trabalha em Salvador e mora em pontos da região metropolitana. Só como uma referência da extensão e abrangência das intervenções, o Governo do Estado aplicou mais de 9 bilhões de reais em mobilidade.

Através do metrô, o Governo do Estado transportou Salvador para um novo tempo em mobilidade, mas agora Salvador vai dar o grande salto em toda sua estrutura de transporte público e logística. Vem aí o transporte de veículos leves sobre trilhos (VLT), para atender uma região suburbana de 22 bairros, com uma população de aproximadamente 600 mil habitantes.

O interessante é que o projeto inclui a integração com as demais soluções: metrô, BRT, ônibus e outros trechos do VLT, para facilitar o trânsito e a vida da população em toda Salvador.

A principal função do VLT – aproximar a região da chamada cidade baixa ao conhecido subúrbio ferroviário de Salvador. Na cidade baixa, estão equipamentos como porto e todo composto empresarial conhecido como Comércio, que bem expressa o perfil dessa região de bancos, escritórios, consultórios médicos, seguradoras, milhares de estabelecimentos de pequeno, médio e grande porte.

Na região do Comércio, onde será implantado o sistema de veículos leves sobre trilhos pulsa segundo polo empregador da população soteropolitana. Isso mesmo, está aí o segundo maior espaço econômico, financeiro e de serviços na capital. Com vários órgãos públicos, a região é diferenciada também pelo seu potencial em turismo, turismo - cultural, de negócios e natureza -, privilegiado pela Baía de Todos-os-Santos, a segunda maior do mundo, a mais ampla e a mais bela do Brasil.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O VLT vem com a responsabilidade de substituir o trem do subúrbio, que já teve uma função importante no transporte de Salvador, mas com o tempo tratou de tornar ultrapassado completamente. Com mais de 50 anos de uso, o trenzinho vagaroso hoje é uma lembrança melancólica de uma cidade provinciana de tempos que já foram e não voltam mais. Mas cumprindo a vocação histórica de Salvador, de reinventar-se o tempo todo, o Governo do Estado criou um projeto de VLT que vem para resgatar toda a vitalidade do Comércio e do Subúrbio soteropolitano. De passagem, é bom mostrar que o Subúrbio Ferroviário de Salvador não economiza em seus encantos naturais, são 18 km de praias, uma população que não para, que vai à luta, buscando alternativas de uma vida melhor, tanto pelo trabalho, como através das escolas e universidades.

Com cerca de 19 km de extensão, transportando cerca de 100 mil pessoas/dia, o projeto do VLT de Salvador estabelece uma realidade toda nova no meio de transporte, e restaura toda a região. Se o projeto inclui 21 paradas, ligando a região do Comércio até a avenida São Luís, em Paripe, pelas margens da Baía de Todos-os-Santos. Futuramente, através de um BRT, haverá conexão com a orla atlântica aqui na praia de Piatã. No lugar dos velhos trens, estarão os 126 carros de tração elétrica distribuídos em 18 composições. Carros super confortáveis, capazes de transportar com segurança mais de 600 passageiros em cada composição; sistema eletrônico de sinalização, controle e bilhetagem.

No bairro da Calçada na cidade baixa, haverá um pátio de manutenção com centro de controle operacional em tempo real, e um pátio de apoio para manutenção em Paripe, isto é, garantia de serviço de manutenção nos dois extremos do trajeto. Com um investimento impressionante de 1,5 bilhão de reais, o projeto do VLT em Salvador vai facilitar a vida de mais de 1 milhão de pessoas. Numa capital com 3 milhões de habitantes, dá logo para perceber logo a importância do empreendimento. Vai um meio de transporte envelhecido, superado, obsoleto, que leva as pessoas a um estresse inaceitável, tornando cada dia de trabalho numa peregrinação lamentável.

Lá vem O VLT - um projeto novo, moderno, eficiente, acelerando o processo e o ritmo da cidade. Afasta-se o meio de transporte de manutenção cara, trabalhosa, com riscos permanentes até mesmo para a segurança dos passageiros. Aproxima-se um veículo leve sobre trilhos – uma solução definitiva para o intercâmbio entre 2 regiões vitais para o desenvolvimento de toda Salvador. Com todo o conforto, chegam novos caminhos para a modernização da cidade, com o VLT reduzindo o tempo do percurso em mais de 60%. A viagem que era feita de ônibus do Subúrbio até o Comércio em mais de uma hora, com o VLT, será feita em 40 minutos. Assim vai Salvador rumo ao futuro, cumprindo nos trilhos e mobilidade urbana, acelerando em qualidade de vida. Governo do Estado, Bahia, Terra-mãe do Brasil. [aplausos]

O Mestre de cerimônias - Gostaríamos de convidar para compor a mesa o sr. Pedro França, que veio neste ato representando o sr. Paulino Rodrigues de Moura, do Sindicato dos Ferroviários. Nesse início então, daremos início a breves saudações, pedimos aos

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

integrantes da mesa que as saudações sejam breves, para que possamos aproveitar melhor o tempo dessa audiência pública. Começaremos, então, com a saudação... [...] Convidamos para compor a mesa também o Sr. Hélio Ferreira, vereador do município do Salvador e presidente do Sindicato dos Ferroviários, perdão dos Rodoviários.[aplausos...]. Daremos início, então, às saudações, com o Sr. Pedro França, ele que representa o Sindicato dos Ferroviários.

Pedro França - Eu quero dar boa tarde a todos e a toda, desejar uma boa palestra à mesa, a vocês todos; sou ferroviário há 41 anos e fico muito feliz em ver o progresso da nossa Bahia, nossa Salvador, com a implantação desse VLT. Já estamos felizes com o nosso metrô, e tenho certeza que o VLT é coisa muito importante, eu só tenho 3 coisas a colocar como ferroviário desde 1975 nessa empresa: peço, aqui na mesa, aos companheiros que vão levar o direcionamento do VLT, que é sabido, para nós do Sindicato, que ao implantar o VLT que vai ser bitola pequena para maior, vai ser um trem de velocidade e que se vai interditar o trecho todo. Tenho só uma observação a fazer como sindicalista, como lutador de morador de bairro e como suburbano também. Eu peço que... foi implantado em 1982, pelo Dr. *Valter Gedi*, nós trocamos, de Salvador a Paripe, os trilhos de madeira pelos de concreto e nós fizemos esse trabalho em 2 anos, e remodelamos toda a via, porém não [se] interditou o trecho, porque é o trecho mais pobre o nosso, nossa passagem tem mais de 15 anos por esse preço, porque trem não é pra dar lucro, é o social, né?

Mas quando melhorar vai ter que aumentar, porque tudo é custo. Tem ajuda do Governo do Estado, federal... e que com a experiência, eu como técnico de eletricidade, como técnico ferroviário, como consertador de trens, experiência de *via plenamente*, eu peço para o Sr. Salvador Copello, presidente da empresa e demais companheiros que, ao fazer o VLT, não interdite de vez esse trem, porque temos experiência, de 82; que interdite uma linha, construa ela, com o trem velho circulando, para não prejudicar nosso povo pobre que pega o trem. Pronta uma linha, o trem vai circular e não deixe de funcionar, porque é sabido por nós... dentro de um ano, mas Deus é que sabe!

Mas que faça como os engenheiros do passado, estou aqui para colaborar, para que nós interditemos uma linha, faz uma linha, apronta ela, circula, e depois faz a outra. Só tenho a acrescentar isso. Ademais, quero agradecer a todos e a todas, parabenizar esse grande governo, governo nosso, tanto o governo federal, o passado, que fomos *impeachados*, e nosso governo do Rui Costa, esse grande jovem, meu amigo, estudou comigo no Duque de Caxias, esse jovem promissor que amou a ferrovia – Rui caminhou no forró do trem e Rui é um cara que faz.

Então, quero parabenizar o governador, seu secretariado, os parlamentares que apoiam, os aliados, porque isso é uma grande conquista pra nós do Subúrbio. Nós temos um Subúrbio maravilhoso - terceira ferrovia do mundo em litoral; temos de explorar esse trem como um trem do mar, nós caminhamos 500 metros dentro do mar; nós tivemos o primeiro petróleo do Brasil em Lobato, trazido em 1934 por Getúlio Vargas; temos

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

Palmeiras centenárias; a primeira igreja do Brasil, que fica ali em Escada, e a terceira ferrovia do mundo em litoral; temos de explorar ela, como transitar os passageiros, e também trazer o trem de turismo pela beleza que temos. Não basta a travessia de Plataforma para a Ribeira. Eu não vou me alongar, temos vários oradores, só tenho a concluir: não fechem o trecho todo, nós estamos aqui para discutir, com nossa experiência... faça uma linha, chamem os japoneses, quem vier... faz uma linha primeiro [...] e depois conclua a outra, para que nosso povo não seja prejudicado. Quero parabenizar nesse debate a todos vocês, parabenizar o Governo do Estado, parabenizar a todas e a todos e parabenizar o povo suburbano, porque vai ser realidade, Rui é isso aí, Rui faz e fez para o metrô. [apalusoos...]

O Mestre de cerimônias - Convidamos agora o Sr. Hélio Ferreira, vereador do município do Salvador e presidente do Sindicato dos Rodoviários.

O Sr. Hélio Ferreira - Boa tarde a todas e todos, quero saudar a mesa aqui... tem muita gente pra saudar, não sei se vou... saudar os 2 deputados federais aqui primeiro, meu amigo aqui Bacelar, Pelegrino; saudar os vereadores, companheiro Suíca [...]; enfim, saúdo toda mesa e os presentes. Bom, gente, consideramos um grande avanço a questão do VLT, e um grande avanço pra nós rodoviários desde quando está garantido nesse projeto do VLT que serão assegurados os postos de trabalho daquelas linhas que serão desativadas, serão contemplados pelo trabalho gerado no VLT. Então, esse compromisso pra nós é uma grande vitória, mas isso não é tudo pra nós rodoviários. Nós, rodoviários, temos um pleito que nós vamos fazer essa ligação, fazer essa integração com VLT e metrô, então, o rodoviário não pode ficar excluído também de viajar no VLT. Então, os rodoviários têm de direito de viajar no ônibus, e nosso pleito é que seja também... bancado por empresário, concessionária, mas rodoviário vai fazer essa luta pra que seja incluído também o seu acesso de viagem nos novos modais de transporte em Salvador.

Falando também como vereador, a gente tem que também valorizar, defender, não somos contra, é uma grande evolução da modernidade, de transporte de massa para a cidade do Salvador, mas temos aqui uma grande preocupação junto às comunidades do Subúrbio: lá mora grande maioria da população de Salvador e onde temos uma renda per capita aqui, no nordeste, na Bahia, muito baixa, então, era possível que as pessoas se organizassem e mobilizasse, fizessem um pleito para que essa passagem não fosse o mesmo valor do ônibus, porque hoje temos a passagem de trem a R\$ 0,50 (cinquenta centavos) e essa passagem não vai ficar o mesmo valor, não tem como ficar, mas que seja um preço que contemple, realmente as condições da população do Subúrbio Ferroviário. Muito obrigado a todos, Um forte abraço!

O Mestre de cerimônias - Passamos a palavra ao representante da Prefeitura do Salvador, o sr. diretor de mobilidade da SEMOB, Eduardo Leite.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Eduardo Leite - Boa tarde a todos, fomos convidados enquanto Secretaria Municipal de Mobilidade [...] Boa tarde a todos novamente, nós fomos convidados enquanto representantes da Secretaria Municipal de Mobilidade e o secretário Fábio Mota pede desculpas por não poder comparecer, havia agendado outro compromisso, mas eu na qualidade de diretor de mobilidade, estou aqui representando e, na verdade, nosso papel enquanto representante da secretaria, é um papel de vir conhecer melhor o projeto. Então, aqui hoje vamos aguardar as explicações, tá certo? E continuamos no sentido de esperar o encaminhamento formal por parte do Governo do Estado, da SEDUR, do projeto do VLT, para a secretaria para realizarmos as respectivas análises técnicas. Então, nosso momento hoje é muito mais no sentido de conhecer a realidade que está sendo apresentada e do que já estar com um amadurecimento quanto a detalhes técnicos do projeto para emitir um parecer. Então, com isso eu passo a palavra e estou à disposição.

O Mestre de cerimônias - Ouviremos agora a saudação do deputado federal Bacelar.

O Sr. João Carlos Bacelar - Boa tarde, é uma satisfação muito grande estar aqui, a minha intervenção é bem rápida, porque a expectativa é muito grande. Fiquei encantado com o vídeo. Alguém dizia que era mais fácil um certo time ser campeão brasileiro do que Salvador ter um metrô. Rui Costa fez Salvador ter o metrô antes desse time ser campeão. [aplausos] E hoje estou aqui por um outro sonho. No início da nossa conversa... o secretário Dauster não gostou da comparação, e estou retribuindo a uma provocação dele... e aqui logo cedo conversávamos eu, o vereador Suíça e o vereador Lessa, lembrando que desde 80 o VLT era um sonho da cidade do Salvador. Lá na cidade alta, lá nos bairros de classe média alta, e agora eu encerro na expectativa junto de vocês, a gente discutir esse projeto na certeza de que Rui Costa vai fazer realidade desse sonho do povo do Salvador. Um forte abraço e vamos ao debate daqui a pouco!

O Mestre de cerimônias - E agora o deputado federal Nelson Pelegrino.

O Sr. Nelson Pelegrino - Boa tarde a todos e todas amigas do Subúrbio, queria parabenizar os organizadores pela representatividade dessa audiência pública. Acho que o Subúrbio e Península Itapagipana comparecem aqui em massa hoje para discutir o projeto do novo trem, do VLT. Gostaria de saudar o secretário Bruno Dauster, da Casa Civil, que está participando desse processo; saudar também Paulo Moreno da SEDUR, toda a equipe; pessoal da Prefeitura; deputado João Carlos Bacelar, vereador que foi, [hoje] deputado federal; vereador Hélio, vereador Suíça, vereadora Marta; deputada Del Carmen; Bira Corôa; os ex-vereadores Lessa e Jota Carlos... E dizer algumas coisas que são fundamentais. Primeiro, o VLT do Subúrbio não vai desempregar ninguém, pelo contrário, ele vai gerar empregos. Quem conhece a realidade de como a população do Subúrbio se

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBÚRBIO

desloca, e também o pessoal da Península Itapagipana, sabe que os ônibus são linhas alimentadoras *troncais*, mas existe um sem número de modais aqui no Subúrbio: as pessoas andam de pequenos ônibus, andam de carro, de carros particulares, andam a pé pra chegar até a linha do trem, andam de mototáxi... então, na verdade, o VLT é uma linha troncal, onde você vai poder se deslocar... Uma viagem que você pode demorar 1h30, você pode fazer em 20 minutos. Mas essa linha troncal, que vai se deslocar rapidamente, com uma grande quantidade, ela vai precisar ser alimentada pelo sistema complementar e nesse sistema complementar, o transporte coletivo de ônibus é fundamental, porque o ônibus e micro-ônibus são os que chegam até a porta de casa. Aquele que puder pagar vai pegar até a linha do VLT e aí rapidamente chegar ao seu destino. Então, tanto o metrô, quanto o VLT, são linhas troncais que vão se alimentar por diversos modais, inclusive o ônibus. Portanto, essa é a preocupação que pode já ser desfeita. Segunda preocupação: o VLT vai segregar a comunidade que está do outro lado da linha, do outro lado da praia? Não vai, porque o VLT criará condições de acesso ao outro lado da linha, seja através de passarela, seja através de acesso, mas isso se dará de forma segura! Como foi levantado em uma audiência, infelizmente, ainda tem gente que morre atropelada pelo trem do Subúrbio. Nós queremos fazer uma linha que seja segura, não só para os que sejam transportados pelo VLT, mas também para a população que está no entorno desse modal e desse sistema. E por último eu queria dizer que esse vídeo apresentou não só o VLT, mas apresentou uma revolução que o Governo do Estado da Bahia está fazendo na mobilidade urbana de Salvador que, historicamente só tinha a avenida Paralela, a BR-324 e a via Suburbana – eram as únicas formas de você circular em Salvador. E o Governo do Estado está criando novas alternativas, inclusive no vértice, para que você não tenha que fazer o ‘U’, você tem hoje a 29 de Março, que no futuro você vai sair daqui da estrada da Base Naval e chegar até Itapuã pela 29 de Março e pela Orlando Gomes que foi totalmente duplicada pelo Governo do Estado; você tem a Pinto de Aguiar, onde você fica preso hoje no Centro Administrativo e o túnel vai ligar com a Pinto de Aguiar; e você também tem o corredor transversal que sai da BR-324; você tem a Via Expressa, que foi feita pelo Governo do Estado também e você tem a Luiz Eduardo, que já tinha sido feita. Além disso, o VLT, o metrô e todo o sistema que revolucionar e está revolucionando a mobilidade urbana em Salvador e transportando os milhões de soteropolitanos e aqueles que transitam da região metropolitana. Portanto, acho que essa audiência é o momento de esclarecer e de tirar todas as dúvidas, mas o progresso chegou e já chegou atrasado para o Subúrbio, que merece um transporte de qualidade, um trem confortável, com ar condicionado, de transporte rápido, de transporte com segurança, porque a população do Subúrbio e da Península Itapagipana merece andar num transporte decente e de qualidade. Nesse sentido, vejo com muita felicidade a realização dessa audiência pública, porque ela é preparatória para o processo que virar da licitação desse modal e eu faço minhas as palavras do deputado João Carlos Bacelar: aqueles que não acreditavam que o metrô iria entrar nos trilhos, agora estão vendo que o metrô entrou nos trilhos, já chegou a Pirajá, está chegando a Pituçu e vai chegar até Águas Claras. E aqueles que não *creem*

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

que a gente poderia modernizar o trem do Subúrbio, estão vendo a realidade aqui, pois em breve o Subúrbio vai ter mais um sistema de transporte de qualidade, porque o Subúrbio merece, quer, e vai receber um transporte de qualidade. Muito obrigado.

O Mestre de cerimônias - Agora, com a palavra, o Sr. secretário em exercício da SEDUR, Pedro Dórea.

O Sr. Pedro Dórea –Boa noite, a todos! Gostaria de agradecer em meu nome e em nome do secretário Carlos Martins, que eu estou aqui representando, a presença de todos vocês, numa plena sexta-feira, pra tratar de uma assunto de plena importância pra essa região e pra cidade do Salvador. Eu fiz uma viagem no tempo vindo aqui hoje. Há mais de 40 anos atrás eu pegava o trem do subúrbio no final de semana pra visitar minha avó que morava no Lobato. Naquela época, a gente usava o trem do Subúrbio como uma opção de lazer e isso fazia parte... estão ouvindo bem? Isso fazia parte da nossa vida e certamente fez parte da vida de vocês. Infelizmente, passados mais de 40 anos, a realidade do trem do subúrbio mudou completamente e hoje a situação é essa precariedade, que todos vocês conhecem. Entretanto, essa realidade vai mudar. Vocês vão ter oportunidade de hoje aqui começar a conhecer o projeto do VLT do Governo do Estado, que não é um projeto isolado, como foi dito pelo próprio deputado, com muita pertinência, é um projeto que faz parte de um contexto, de um conjunto de ações do governo que vem desde 2007, cuidando da mobilidade Salvador. Chegou a vez do Subúrbio, de discutir esse assunto de forma muito séria, muito técnica e com muito cuidado com a população daqui. O secretário Carlos Martins colocou na pauta essa discussão, junto com o governador Rui Costa e o secretário Bruno Dauster, então, o governo está tocando essa ação com muito carinho. Gostaria de, na verdade, agradecer a participação e contar com a atenção e cuidado de todos vocês nessa audiência. Boa noite.

O Mestre de cerimônias - Gostaríamos de informar que tanto os srs. deputados estaduais quanto alguns vereadores não quiseram fazer uso da palavra, apenas para que nós tenhamos mais tempo para as atividades que virão em seguida. Gostaríamos de agradecerlos e nesse momento, então, teremos a saudação do secretário da Casa Civil, Bruno Dauster.

O Sr. Bruno Dauster - Boa noite a todas e a todos que estão aqui hoje para nossa conversa, esse diálogo, esse debate sobre o VLT, a implantação do VLT no Subúrbio Ferroviário. Eu quero saudá-los não só em meu nome, mas quero transmitir um cumprimento afetuoso que, antes de vir pra cá, ao falar com o governador Rui Costa, ele me pediu; que dissesse a todos duas mensagens: primeiro, que era com grande satisfação que ele havia autorizado o início do processo da implantação do VLT aqui para o Subúrbio Ferroviário, pois ele considera que sua implantação vai ser uma alavanca para o desenvolvimento e a

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

valorização dessa região. Junto com o projeto do VLT, haverá novos empreendimentos, novas unidades residenciais. O próprio Governo do Estado já estuda a implantação de 4 áreas de desenvolvimento turístico ao longo da rota do VLT, o que significa geração de emprego e renda para a população dessa região. Então, a primeira mensagem era que havia muito orgulho na autorização de fazer esse início da licitação da PPP do VLT, através dessa audiência pública. E a segunda mensagem era um pedido de que todos tivessem a maior atenção e todos buscassem dar o máximo de contribuições na medida em que a orientação que ele passa para todos nós do governo é de ouvir e dialogar com a comunidade e sempre buscar, em primeiro lugar, os interesses da população nossa, baiana, onde quer que ela esteja. Por outro lado, quero dizer que também tenho um orgulho muito grande de estar participando dessa audiência pública porque eu lembro que há pouco mais dois anos – talvez, um pouco mais, até três – no debate que havia sido organizado aqui no Subúrbio, lá na região de Escada, dissemos que íamos implantar o metrô, que o ele ia começar a operar em breve e que iríamos, antes do fim do governo, se Rui Costa fosse eleito (ele não era governador) implantar o VLT. Hoje, não só o metrô é uma realidade, operando da Lapa até Pirajá, mas digo mais: hoje realizamos a primeira viagem até a estação de Pituaçu. O metrô já rodou ao longo da Paralela até Pituaçu [aplausos]. Nos próximos 60 dias, no máximo 90, ele estará em operação oficial, não só da Lapa até Pirajá, mas também do acesso norte até Pituaçu. E pretendemos, até o final do ano, ter chegado em operação comercial até Mussurunga, para depois chegarmos até o aeroporto e a Lauro de Freitas. Também, nos próximos 60 dias, planejamos lançar a licitação de um novo trecho do metrô, que irá de Pirajá até Cajazeiras, Águas Claras, levando esse transporte de massa para outros 900 mil habitantes da cidade do Salvador que hoje ainda não tem acesso ao metrô. E é para trazer o transporte de massa, com a mesma qualidade, com o mesmo conforto, com a mesma segurança, para o Subúrbio Ferroviário, que tem o metrô, é que hoje damos o início a esse processo com essa audiência pública. Portanto, com os cumprimentos a todos, desejo um ótimo debate e estou aqui à disposição sempre para trabalharmos pelo bem do povo da Bahia. Obrigado[aplausos...]

O Mestre de cerimônias – Assim, damos por encerrada essa primeira mesa de saudações, agradecendo a todas as autoridades que aqui estiveram. Passaremos à composição da segunda mesa que irá apresentar o projeto. Pedimos apenas que os srs. Bruno Dauster, Pedro Dórea, Eduardo Copello e Paulo Moreno permaneçam na mesa. Para os demais, muito obrigado pela presença, pelas participações.

O Sr. Bruno Dauster - Queria registrar, no momento em que se desfaz essa mesa que nós tivemos aqui a presença do vereador e do nosso amigo Marco Medrado que precisou se ausentar por um motivo de trabalho, mas que pediu que transmitisse a vocês a saudação dele, muito obrigado.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Mestre de cerimônias – Gostaríamos de registrar e agradecer a presença da sra. Iraci Gama, vice-prefeita de Alagoinhas; ao sr. Lessa, ex-vereador de Salvador; sr. Damasceno, ex-deputado estadual; Manoel Carneiro, vereador de Simões Filho; Elimário, também vereador de Simões Filho; equipe da Câmara de Vereadores de Salvador. Agradecimentos também à deputada federal Alice Portugal que esteve aqui, mas não pôde permanecer devido ao compromisso que já tinha assumido; agradecemos também aos representantes da sociedade civil Rede Campos de Itapagipe; Associação de Moradores do Alto do cabrito, Associação Comunitária de Colunas 3 de Periperi, Associação de Moradores de São Caetano, Associação Moradores de Pirajá, FrenteCajazeiras, *Fórum, Cesube*, Central da Mulher Baiana, ACTURB - Associação da Comissão de Transparência da União dos Rodoviários da Bahia, Projeto Resgatando Vidas, Associação dos Moradores de Campinas de Pirajá, Central de Movimentos, Movimento por Moradia digna, Associação Recife para a Vida e também o Instituto Mão Amiga. Muito obrigado por estarem conosco hoje prestigiando. E para a próxima mesa convidamos ainda o sr. Rogério Princhak, coordenador do núcleo de parceria público-privada da Secretaria de Fazenda do Estado da Bahia.[aplausos...] Então, já temos composta a mesa que fará a apresentação do projeto do VLT. Antes porém, convidamos a Sra. Ana Cláudia Nascimento, diretora de programas e projetos de mobilidade da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR), que irá fazer as apresentações das orientações da audiência pública.

O Sra. Ana Cláudia Nascimento - A audiência pública possui caráter consultivo e tem como objetivo esclarecer dúvidas e recolher sugestões para o processo licitatório, na modalidade de concorrência pública para a seleção de melhor proposta para a celebração de contrato de parceria público-privada (PPP), na modalidade concessão patrocinada para implantação e operação do VLT de Salvador. A audiência pública será aberta pelo secretário de desenvolvimento urbano do estado, ou por pessoa por ele delegada, que passará a palavra para os demais membros da mesa diretora. As demais autoridades presentes na sessão da abertura da audiência serão nominadas pelo cerimonial, que já aconteceu. Ao fim da cerimônia de abertura, a SEDUR, ou pessoa por ela designada, transmitirá a coordenação dos trabalhos ao moderador, que no caso de hoje é o secretário em exercício Pedro Dórea. A abertura da audiência pública terá duração de 30 minutos, e terá a duração total de 3 horas a partir da abertura. Atuarão, durante todo período de realização da audiência, o moderador e 2 relatores. Os presentes na audiência pública terão direito de se manifestar oralmente ou por escrito, na forma disposta a seguir: no caso de manifestação oral, os participantes poderão se inscrever durante a apresentação do projeto do VLT de Salvador junto aos integrantes da equipe de coordenação que estarão posicionados em local devidamente identificados. Se no caso alguém desejar, por favor, levanta mão e as pessoas vão passar para começar a inscrever. Então, serão inscritos e chamados por ordem posteriormente. As inscrições para manifestação se encerram ao final da apresentação. Caso haja demanda, a equipe de

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

coordenação abrirá novas inscrições para manifestação, observada a prioridade para aqueles que não tenham se manifestado anteriormente. Na manifestação, deverá ser respeitada a duração de 6 minutos, se tratar de representantes de entidades, devidamente credenciados; 3 minutos para manifestações individuais e 2 minutos para réplica, desde que o questionamento ou observação seja pertinente ao projeto da audiência. No caso de manifestação por escrito, a equipe de coordenação fornecerá aos participantes um formulário também disponível com as colaboradoras. As manifestações dos participantes e dirigentes à mesa, por escrito, serão lidas e respondidas oralmente, se assim couber, pelos componentes da mesa. O critério da mesa diretora, a resposta aos questionamentos oral e escrito formulados poderão ser dados em momento posterior, mediante comunicado publicado no site da SEDUR e a mesa diretora poderá rejeitar manifestações não pertinentes ao objeto da audiência. O tempo disponível para a realização da sessão de manifestação pública condicionará o número de manifestações dos participantes e o número de esclarecimentos e respostas a serem dadas. O moderador poderá intervir para preservar o objetivo da audiência e disciplinar o seu desenvolvimento, caso julgue necessário ou a pedido dos membros da mesa. O encerramento da audiência pública será realizado pelo secretário de desenvolvimento urbano do estado ou por pessoa por ele designada. A audiência será registrada por meio eletrônico, ficando tais registros em poder da SEDUR, para consulta e comprovação quando necessária. Ao fazer a inscrição e participar da audiência, todos os participantes autorizam a utilização e a divulgação, pela SEDUR, das gravações audiovisuais referidas no caput desse artigo, bem como dos demais materiais apresentados durante o evento. A SEDUR registrará a audiência pública em ata, que será lavrada e assinada pelos integrantes da mesa, a qual será anexada à lista de presença dos participantes. Os interessados deverão observar o respeito aos procedimentos referidos neste regulamento, em especial quanto ao correto transcurso da audiência pública, sob pena de serem retirados do recinto mediante ordem da mesa diretora. Obrigada.

O Mestre de cerimônias – Gostaríamos de registrar e agradecer a presença do sr. vereador Laécio Valentim, da Ilha de São João, Simões Filho. Muito obrigado por estarem aqui conosco. A seguir então, convidamos o secretário Bruno Dauster que fará a apresentação do projeto VLT.

O Sr. Bruno Dauster – Na verdade, eu queria fazer uma introdução tratando de alguns aspectos macro do processo e do projeto e depois passar para...

O Sr. Pedro Dórea - Gostaria de pedir a gentileza da Plenária, a atenção para que nós possamos tornar essa audiência muito mais útil, que todos possam ouvir, tá certo? Vamos dar início aos trabalhos agora, gostaria de pedir a atenção de todos, para que fique muito proveitosa essa audiência, tá certo?

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Bruno Dauster – Ok, vamos lá. Primeira questão que eu queria colocar é que para a melhoria da mobilidade de Salvador, foram basicamente desenvolvidos um projeto e um planejamento, por parte do Governo do Estado, respeitando evidentemente todos os aspectos de planejamento da própria Prefeitura, que se concentraram em 2 sistemas de transporte de massa: o metrô e o VLT, em corredores transversais estruturantes, permitindo a ligação da orla da Baía de Todos-os-Santos com a orla atlântica e uma série de intervenções pontuais em pontos de cruzamento e melhorias, além de avenidas e acessos. Isso, hoje, o que está em curso, representa um investimento total de mais de 10 bilhões de reais, dos quais 1,5 bilhão especificamente para o VLT. O VLT representa, como dissemos, essencialmente, melhoria na qualidade de vida da população do Subúrbio Ferroviário, redução de tempo de viagem, acessibilidade – são sinônimos, na verdade, de melhoria na qualidade de vida. E também, melhoria do conforto e da dignidade no uso do transporte. É importante dizer que no momento em que o VLT começar a operar, ele já vai iniciar a sua operação tendo a sua tarifa integrada com a tarifa única para o transporte de Salvador. Nesse sentido, assim como quem precisa hoje tomar um ônibus ou um metrô ou ônibus e metrô, usa apenas uma tarifa, isso acontecerá também no VLT. Já estamos, nesse momento, iniciando uma solicitação de negociação dos termos de um contrato interfederativo com a Prefeitura para poder fixar todas as condições dessa tarifação no momento em que começar a operação do metrô. Da mesma forma, é importante dizer que no momento em que tivermos esse VLT operando, não haverá, necessariamente, cortes em linhas de ônibus. Quero deixar claro que, nos estudos que desenvolvemos de demanda para o VLT, optamos por trabalhar no ponto de equilíbrio econômico a partir de uma demanda que não levava em consideração, obrigatoriamente, a redução das linhas de ônibus hoje existentes. É claro que, sempre que em função da racionalidade para melhorar todo sistema, se puder e se tiver de cortar determinadas linhas, isso poderá e deverá ser feito, porém não é uma condição estabelecida para a operação do VLT, este corte. Por outro lado, queremos também deixar claro que vamos estabelecer, desde o edital, uma cláusula para que haja uma possibilidade de reaproveitamento, através da concessionária, de potenciais rodoviários que possam vir a perder seu emprego em função de cortes de linhas que venham a ser feitos em nome da racionalidade do sistema como um todo. Isso é um compromisso assumido e que estará no edital, e já é, entre outras coisas, uma resposta à demanda que nos foi feita em uma audiência anterior, no sentido de que vamos para uma audiência para ouvir. E se ouvimos uma sugestão, ou uma demanda importante que é possível de ser resolvida, imediatamente a absorvemos e a colocamos em prática. Da mesma forma, quando dissemos que haverá essa integração, eu quero dizer que paralela à implantação do VLT, nós teremos a implantação de dois sistemas de BRT, ao longo das vias estruturantes Lobato, Pirajá, Pituaçu, Patamares e Paripe, Águas Claras, Piatã, passando pelo Bairro da Paz. Essas 2 linhas, onde estão sendo implantadas os corredores Gal Costa e Orlando Gomes, terão um sistema de BRT que permitirá que alguém que saia do VLT, por exemplo, de Paripe, chegando no Lobato, se ele

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

trabalha na região da Tancredo Neves, ele troca, sem pagar uma nova passagem, e entra no BRT, chega em Pirajá, troca, entra no metrô sem pagar outra passagem e, em menos de 30 minutos, ele sai da casa dele e terá chegado ao seu trabalho. Então, é esse tipo de modernização, de melhoria do sistema de transporte que vai ser obtida com a implantação do VLT, do BRT, dos corredores estruturantes. Quero também sinalizar que a implantação desse VLT se faz na altura do chão. O acesso a esse VLT se faz como um acesso ao ônibus, é um degrau, ele tem um piso rebaixado. Nesse sentido, as atuais estações, que serão pontos de parada no futuro, não terão mais o cais de embarque. A pessoa chegará e embarcará diretamente, sem precisar entrar numa estrutura elevada, como faz atualmente. E isso se repetirá em todas as 21 paradas que existirão entre o Comércio e São Luís de Paripe. Nós vamos implantar paradas novas em locais onde hoje elas não existem como estações. Poderia citar como exemplo Baixa do Fiscal; poderia citar outras 2 paradas que serão implantadas, próximas à Ponte São João, ali no Lobato, naquela região. Poderia citar outras ao longo do trajeto, mas nós teremos na apresentação todas elas. E teremos condições de, tendo dúvidas, receber informações detalhadas sobre onde elas serão implantadas. Claro que, se puder, e deverá ter um sistema de alimentação que poderá recolher as pessoas que moram nos bairros de Alto de Coutos, Periperi e outros locais e se deslocar em sistemas de transporte rapidamente até o VLT e por ele chegar. Hoje, quando ele estiver implantado, até o bairro, parada do Comércio e, no futuro, até a Estação da Lapa, que deverá ser a etapa seguinte do VLT, com um túnel que sairá ali do Comércio, passará em paralelo ao Mercado Modelo e irá do túnel do Distrito Naval até a Barroquinha e a Lapa. Então, a integração se fará imediatamente. E haverá também no futuro uma integração desse VLT que hoje terminará em São Luís de Paripe até Mapele, onde ele se integrará com o VLT metropolitano, que ligará Candeias a Dias D'Ávila, passando pela Ceasa, por Simões Filho e por Camaçari. Nesse sentido, isso são projetos que nós estamos colocando e estudando para quando pudermos fazer a captação de recursos, e implementá-los. Não quero negar que estamos atravessando uma grave crise fiscal. A arrecadação tributária do Estado desse ano caiu, em relação ao ano passado. Apesar disso, o governo Rui Costa mantém o seu investimento social através de programas como o Primeiro Emprego, através da implantação de hospitais, como o Hospital Central, HCE2 e o Hospital da Mulher. E através da implantação agora do VLT da população do subúrbio ferroviário. E, no futuro, vamos também implantar essas extensões do VLT, que hoje é o VLT da suburbana, emetropolitano. Quero, já terminando, dizer que haverá sempre acessibilidade *à praia*. Nós não vamos cortar nenhum acesso hoje existente, salvo aqueles que possam apresentar risco para a travessia das pessoas por razão de pouca visibilidade, porque nós não podemos colocar vidas humanas em risco. Quero também dizer que essa acessibilidade será para aquelas marisqueiras(os) que trabalham na orla da Baía de Todos-os-Santos, pois onde eles passam hoje, eles passarão no futuro. Esse é um transporte que é amigável com a população do seu entorno, ele não cria conflito, ao contrário, ele cria

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

conforto, modernidade, segurança, ele é um passo à frente no futuro da população aqui do Subúrbio. Muito obrigado. [aplausos...]

O Mestre de cerimônias – senhoras e senhores, antes de continuarmos, gostaríamos de pedir a todos, para um melhor entendimento, por gentileza façam um pouco mais de silêncio e evitem conversas paralelas. Dando sequência, então, passamos a palavra ao secretário em exercício da SEDUR, sr. Pedro Dórea, que funcionará como moderador desta mesa.

O Sr. Pedro Dórea - Boa noite novamente, vamos começar de fato o trabalho e a apresentação. Acho que o secretário Bruno já liquidou muitas dúvidas que vocês já tinham, ele fez uma abordagem bastante complexa, extensa, completa do próprio programa do VLT e, de forma mais sistemática, o nosso presidente da CTB irá fazer uma apresentação, e a partir de agora eu passo a palavra a dr. Eduardo Copello.

O Sr. Eduardo Copello – Boa noite a todos presentes, obrigada pela presença de todos. Hoje considero um dia histórico para a mobilidade, para os ferroviários, para aqueles que precisam de um transporte de qualidade e rápido. Tivemos hoje a satisfação de levar a primeira viagem de trem do Acesso Norte até Pituaçu. Eu participei dessa viagem, junto com os colegas que estavam, alguns, aqui presentes. Esse é um grande marco hoje, e já nos próximos dias estaremos já com o trecho até Pituaçu liberado para uso pela população. E esse dia histórico se completa com essa audiência, onde se dá a largada para o processo do veículo leve sobre trilhos Comércio-São Luís. Nesse sentido, rendemos aqui nossas homenagens aos ferroviários, ao Sindicato dos Ferroviários aqui com a representação do Pedro... queria falar aqui com meu amigo Clóvis Soares, ferroviário de tradição, para dizer que essa categoria de heróis, que conseguem, todos os dias, colocar esse trem do Subúrbio em operação e servindo, mesmo que precariamente, a população. Acompanho vocês no trabalho do dia a dia e sei o quanto de suor e de dedicação que essas pessoas têm ao estar com equipamento e tecnologia antiga, desatualizada, com extrema dificuldade de manutenção – não se acham peças. Costumo dizer que o trem que mais moderno que temos andando lá é da minha idade. Por curiosidade, eu nasci em 1961, então, Pedro, é um dia histórico e queria fazer essa lembrança ao trabalho dos heróis ferroviários que vieram da Rede, da CBTU, da CTS e hoje vestem a farda da CTB. Queria agradecer também aos nossos parlamentares, deputados e vereadores presentes que, inclusive, abriram mão da sua fala para que a gente pudesse ganhar tempo e vocês pudessemos debater conosco. Finalmente, vamos entrar aqui na apresentação. O vídeo trouxe várias imagens que facilitam nosso entendimento. A palavra também do secretário já esclareceu alguns pontos e vai facilitar com que a gente possa estar fazendo nossa apresentação e as dúvidas ficam nas anotações para depois da apresentação. Por favor... Bom, o trem, o sistema do Subúrbio hoje tem 13,5 km, 10 estações – um sistema que foi

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

inaugurado em 1860, então está fazendo 167 anos agora. Ao longo desse tempo, várias reformas, algumas melhorias tecnológicas, mas todos nós sentimos e aqueles que usam especialmente sentem como está a situação. Dentro desse contexto, o Estado, ao receber esse sistema em 2013, foi transferido, juntamente com as obras do metrô, que até então não operavam, o metrô calça-curta... em maio de 2013 recebemos o sistema. E o Estado, ao estudar a melhoria e o planejamento de mobilidade, identificou a demanda e a necessidade de melhoria na questão de mobilidade do Subúrbio e principalmente com os estudos de demanda levantado, se identificou o movimento e a necessidade de não se para na Calçada. Hoje, poucas pessoas é que param na Calçada e simplesmente ali fazem suas atividades. Muitos de vocês que estão aqui e familiares têm necessidade de sair daqui de Periperi, Paripe, Coutos e ir pra região do Comércio – ampliar isso, futuramente, com a ligação para o metrô também. Então, foi identificada essa necessidade de melhorar tecnologicamente, trazendo mais conforto, qualidade, rapidez e também ampliar os 13,5 km. Por isso se chegará aos 19 km, ampliando o número de estações de 10 para 21 pontos de parada. Aqui ao norte de Paripe teremos a extensão até a Avenida São Luís, a estação que a gente chama de Parada São Luís. As imagens do vídeo falam... por favor, vá passando... as imagens do vídeo mostram esse mapa de uma forma muito rápida, mas é importante que a gente se atenha a ele porque aqui vamos entender o planejamento. Em azul, vemos as 2 linhas do metrô, uma saindo da Lapa indo até Pirajá-Águas Claras futuramente e outra saindo do Acesso Norte da Rótula do Abacaxi indo até o aeroporto, Lauro de Freitas no sistema metropolitano. As linhas verdes são as linhas transversais, algumas outras ligações, e em vermelho a gente vê em destaque o futuro VLT. Observe que se trata de um sistema intermodal, ou seja, com vários tipos de transporte: metrô, VLT, ônibus, BRTs e integrados. Isso facilita muito a vida das pessoas, porque elas têm a opção de escolher o seu melhor traçado, a forma que chegam mais rápido, com mais conforto ao seu local de trabalho, à sua escola, enfim, ao seu dia a dia, ao posto de saúde. E ali vemos as futuras possibilidades de ligação do sistema aqui do Subúrbio com o sistema de metrô. No cantinho (está um pouco difícil de ver) a gente vê aquelas setas... ali já está apontado o planejamento de interligação metropolitana do sistema de metrô e VLT com as cidades vizinhas a Salvador. Então, futuramente, ampliaremos esse serviço para Simões Filho, Camaçari, Candeias e Dias D'Ávila. Precisa ele sair de Salvador e se interconectar lá. A lógica diz que não pode vir de lá pra cá porque a demanda está concentrada principalmente na capital e esse movimento que vai e volta, mas ali tem toda demonstração desse planejamento. Ali nesse outro mapa, a gente ver os pontos de estação. Então, vou falar aqui alguns pontos que inclusive trazem pontos de parada, estações novas na cidade. Teremos a primeira parada no Comércio, Terminal da França, junto ao Terminal Náutico. Ainda na avenida da França, teremos a segunda parada, mais próxima ali ao Porto, que chamamos parada França, e a última, ainda ali na interligação da avenida da França com a Frederico Pontes, a parada Porto. Em seguida, a parada São Joaquim, que vai abastecer e vai ter a possibilidade de 2 grandes pontos de demanda que é a Feira de São Joaquim e o Ferry-boat que está ali do lado. Em seguida, chegamos a

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

Calçada, então esse trecho novo agregam 4 estações com 3,5 Km até chegar a nossa tradicional Calçada, onde dali em diante o sistema se desenvolve sobre a faixa ferroviária existente. Então onde hoje passa o trem do suburbio a partir da Calçada, passará o VLT com as estações... qual a estação que vem depois da Calçada? Santa Luzia. Está prevista, entre Santa Luzia e Calçada uma estação chamada Baixa do Fiscal que ali vai atender a comunidade de Uruguai, Massaranduba, que está ali próxima, quem vem do Largo do Tanque... enfim, abre uma nova perspectiva também de uso para essas populações. Depois da parada Baixa do Fiscal, Santa Luzia... próximo ao viaduto que hoje passa sobre a Suburbana, teremos uma parada; mais adiante, a parada Lobato, a tradicional, que já existe. Depois de Lobato a próxima é a Almeida Brandão em Plataforma. Entre essas duas, teremos mais duas: uma antes da ponte, que chamamos parada União e uma logo após a ponte, que chamamos para São João, até chegar à Almeida Brandão, que estamos agora chamando de parada Plataforma e a nossa nomenclatura segue muito mais o privilégio de adotar o nome do bairro, porque a gente facilmente se localiza e se identifica. Depois de Plataforma, teremos uma parada em São Brás, até chegar em Itacaranha. Aí, já uma área de orla, área bastante utilizada de praia que é Itacaranha; depois a parada de Escada, que já existe; Praia Grande; Periperi. Entre Periperi e Coutos, uma parada que estamos chamando de Setúbal, que também agrega para a comunidade dessa região. Chegando em Coutos, depois Paripe, e por fim mais 1,5 km, aqui ao norte, onde termina a linha do Subúrbio, até chegar à Avenida São Luís, a parada que chamamos de São Luís. Bom, como será isso? No trecho de Comércio a Calçada não existe hoje linha, então, será utilizada com compartilhamento... há uma negociação aberta com a Prefeitura para uso da via pública para instalar esses 3,5 km de linha. Para isso, há compensações de tráfego, para não haver complicação no tráfego e será feita uma calçada, com largura de 8 metros e o VLT, com as suas 2 vias, indo e voltando, vai passar sobre essa calçada de mais ou menos 20 cm de altura, como temos no desenho. E nas laterais, continua o trânsito normal, como se dá naquela região da Frederico Pontes, onde se dá a avenida da França. Do trecho onde existe a faixa ferroviária, ela será aproveitada para implantação do sistema VLT - é uma situação mais tradicional, como já se conhece, não se modifica o traçado, e vai até São Luís. Aqui, é uma visão que é mais fácil de a gente conhecer, pois é como é hoje. Um detalhe: as estações. No vídeo vimos algumas imagens, aqui estamos vendo alguma coisa... serão estações simples, com piso rebaixado; o VLT vai chegar e as pessoas vão adentrar ao VLT. Hoje, no Brasil, existem 2 sistemas novos de VLT: um no Rio de Janeiro, chamado VLT Carioca, feito com grande sucesso. Houve pesquisa de satisfação e o VLT do Rio atingiu o índice de satisfação de 88% justamente pelo conforto, rapidez, segurança que ele traz, e está levando para o centro do Rio de Janeiro. O outro fica na cidade de Santos, interior de São Paulo. Tem mais alguns sendo projetados pra implantar. No mundo inteiro hoje, tem se implantado muitos sistemas de VLT. Aqui é uma figura na região do Comércio com algumas intersecções de tráfego, etc. E não perderemos funcionalidade no trânsito, elas serão mantidas nesse trecho Comércio-Calçada, embora utilizando alguma faixa hoje dedicada aos veículos. As paradas, já falei... com plataformas rebaixadas, de

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

mais ou menos 30 cm. E as pessoas inclusive que tem dificuldade de acessibilidade, elas entrarão direto, não precisa subir em nada, degrau... elas vão acessar diretamente aos veículos do VLT. Aqui temos a possibilidade de enxergar, ponto a ponto, cada estação, onde está prevista a localização, dentro dos bairros e em que rua, proximidade é... vou pedir para abrir, uma só pra gente vê, depois, nas perguntas, se alguém quiser ver onde está estação tal, a gente abre, de uma a uma. Essa que é a parada Plataforma, ela fica muito próxima da existente, porém um pouco deslocada; e ali inclusive indica a anterior que é a nova a parada São João e a parada São Brás, que é o seguinte: vai ficar ali ao lado do... aqui a pontinha no alto que a gente vê é onde fica o terminal próximo à ribeira. O projeto também traz a integração como possibilidade. As outras ficam pra durante as dúvidas e a gente abre se preciso for necessário e requisitado por vocês. Sistemas de controle e isso quando a gente fala “ah, o VLT é seguro, é rápido...” Não é só o trem, por trás daquilo tem toda uma tecnologia. Quem conhece já o metrô, conhece, identifica o que está ali por trás: tem uma sofisticada tecnologia de sistema de telecomunicações, de tração, de rede aérea, de comunicação e segurança principalmente. No caso do VLT teremos, que o metrô não tem um sistema de semaforização para justamente trabalhar naqueles cruzamentos onde teremos a passagem tanto de veículos quanto de pessoas. Coisa que o metrô, ele é realmente segregário. E isso já traz um ganho. Hoje temos aqui um murão que existe de separação do sistema e posteriormente a gente terá a separação com os pontos de passagem específicas, mas sem muros, que traz também de uma melhoria da qualidade urbana, visual para esse sistema. Aqui, nós temos a ponte de São João, teremos 2 obras especiais, de arte... vai ser necessário fazer uma adequação na ponte histórica São João e também na região da Calçada um viaduto para evitar... aquele é um ponto crítico de conflito com o trânsito, então, ali teremos também um viaduto ferroviário para conseguir ultrapassar sem fazer conflito com o sistema de trânsito. Aquela região é complicada, temos sempre um sistema travado, com engarrafamentos... Contenção. Em 2013, gosto sempre de lembrar, quando o estado recebeu o sistema – poucos se recordam, mas quem passar por ali vai se lembrar – tínhamos uma interdição no trecho ali do Mocotó, desabou. Aquilo demonstra, e a gente fez as inspeções gerais... agora por exemplo com as obras que estão sendo feitas ali na Alameda Brandão, sistema de contenções existente, está bastante fragilizado e pode por em risco a segurança, então, o sistema de contenções será todo revisto e inclusive traz uma melhoria urbana nas ruas vizinhas ao sistema – uma garantia também de melhoria viária das margens do VLT. Como teremos o processo? O VLT será levado à frente através de uma PPP – parceria público-privada. Onde temos parceria público-privada aqui na Bahia? Já falaram do metrô, mas temos uma PPP aqui próximo, chamada Hospital do Subúrbio. O Estado tem tido experiências hesitasas, diferenciadas quanto à prestação do serviço, com as PPP. Temos o hospital do subúrbio e o metrô, que tem sido merecedor de várias observações positivas exatamente por ter estado dentro de uma modelagem de parceria público-privada. Esse ritmo de obras que está sendo feito, nós queremos trazer para o subúrbio. Então, antecipando nosso prazo, que estamos trabalhando para que esse sistema fique pronto –

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

não a partir de hoje, viu, gente? - a partir do contrato assinado com o futuro concessionário, futura empresa do sistema, o nosso prazo é de 24 meses, 2 anos para termos um VLT do Comércio a São Luís. E quem tá vendo o ritmo do metrô, sabe perfeitamente que isso é possível fazer. Quem nunca tinha visto, acreditava que para fazer o metrô levava 100 anos, mas porque o outro tinha 13, 14 anos, mas aqui a gente já tem o espelho do que queremos trazer para a região do Subúrbio. 30 anos de concessão, com 2 anos de obras e 28 de operação concentrada. Queremos até, se for possível fazer uma primeira operação, num primeiro trecho em 18 meses, ou seja 01 ano e meio. De acesso norte, hoje que levamos o primeiro trem até Pituáçu, foram 19 meses do início de quando a Prefeitura nos deu o alvará, foi junho de 2015. Portanto, em 19 meses chegamos com o metrô, que é um sistema muito mais arrojado, complexo do que o VLT, nós chegamos a Pituáçu. Então, isso aqui é possível fazer. Nós teremos uma concorrência e aí, dentro do espírito do Estado de trazer transparência para todos os processos, inclusive do metrô, levaremos essa transparência dentro da Bovespa, que nos garante aí transparência e um respaldo importante, e o critério de julgamento será o de menor valor de contraprestação pública. Aquele que ofertar o menor valor vai levar a concessão. E o metrô, quem ganhou, ofertou 5% de redução do preço à época. O edital – poderá participar dele todas as pessoas jurídicas nacionais e estrangeiras, enfim, aqueles que estejam aptos poderão formar consórcios de até 5 empresas, sendo que uma concorrente não pode participar de 2 consórcios, mesmo que sejam filiadas, não podem estar participando do outro... vou passar mais rápido porque essa é a parte do protocolo da licitação, tá certo? Aí, são como são apresentadas as propostas: de qualificação, financeira e todos os documentos necessários. E aqui, já começando a finalizar nossa apresentação, independente do que se passe aqui hoje com as perguntas que vocês farão, sejam escritas ou orais, nesse site aí, vocês encontram toda parte de projetos que não é possível apresentar ao vivo; toda parte de documentação, licitação e lá qualquer pessoa – e nós queremos estimular que vocês façam isso – poderá entrar no site e hoje com a internet, que não é mais bicho para ninguém, nossos netos já sabem entrar, e aqui fazem sugestões, questionamentos e também essas serão analisadas por nós e toda equipe dentro do processo que está conduzindo esse trabalho. Aqui são mais informações sobre edital, teremos sessões públicas, com o leilão, então, é um sistema aberto, transparente, que nos traz essa garantia. O investimento: R\$ 1.548.000.000, arredondando, 1,5 bilhão, como foi falado, ali distribuídos entre obras, sistemas; o material rodante são os trens, os veículos e também toda parte de apoio, serviços técnicos que perfazem esse investimento. Esse investimento é perfeitamente compatível com a demanda e com o empreendimento e ainda digo mais. Assim como temos feito com o metrô de Salvador, é um dos menores custos de implantação que a gente tem, comparativo com outros sistemas aí no Brasil e no mundo. A tarifa – a concessionária será remunerada pela tarifa. É uma das remunerações pela contraprestação e outras receitas advenham de propaganda nas estações do trem, isso que já vemos no metrô. Aqui, tem uma ideia, mais ou menos, do cronograma. Após esse período de consulta pública e ajustes feitos no projeto, em função da aceitação de

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

sugestões, será levado a licitação e depois os 24 meses de implantação. Aí, tem os critérios de como as proponentes vão fazer e os prazos que elas têm nesse processo. A tarifa de remuneração é igual a tarifa pública, que será integrada com o metrô, com o sistema de transporte de ônibus. O poder concedente – é aquele que dá as regras, aquele que coloca, com toda a fiscalização, inclusive – será o Estado, como é o metrô, através da SEDUR, sendo a Companhia de Trens (CTB), a fiscalizadora e a verificadora de todo processo, não só da licitação, mas da implantação e também durante toda operação da concessionária. Queremos trazer para cá o mesmo tipo de padrão de atendimento ao passageiro que temos hoje dentro do metrô. Aqui são informações muito mais financeiras para os concorrentes. E ali está o site que citei, onde terá o campo de se fazer as perguntas. Tem que se identificar, óbvio, e todos os questionamentos serão analisados, e queremos incentivar vocês a que façam dentro do site, além de hoje, é claro, estes questionamentos, e ali tem o endereço... Então, vamos ficar aqui à disposição para as dúvidas e vamos poder falar mais sobre o projeto.

O Sr. Pedro Dórea –Muito obrigado, Dr. Copello. Vamos dar início agora, de forma imediata, à seção de perguntas, obedecendo, rigorosamente a ordem de inscrição que já recebi aqui. Por uma questão logística, e para otimizar o tempo e a participação do maior número de pessoas que questionaram, vamos convocar um bloco de 3 pessoas/questões, para serem respondidas pelos debatedores aqui. Vou chamar respeitando a ordem de inscrição 3 pessoas a cada vez, porque temos uma quantidade de 34 pessoas e temos uma quantidade de 15 pessoas que se manifestaram de forma escrita, e nós vamos intercalar. Vocês estão sugerindo 5? Acho que 3 já pode adiantar, mas também a pergunta de vocês tem de ser objetiva também. Vou chamar, gente. O primeiro inscrito foi Cosme da Associação Nova Valéria. Cosme... pediria também que as atendente fiquem atentas. Cosme, um minuto por favor! Gostaria da atenção de todos, é a própria comunidade que está falando aqui, a gente precisa ouvir para poder responder.

O Sr. Cosme - Boa noite a todas e todos, gostaria de saber de que forma o bairro de Valéria vai ser contemplado com esse projeto do VLT? Vocês me respondam por favor.

O Sr. Pedro Dórea - A segunda pergunta, quem manifestou foi Clóvis Soares, do Clube de Engenharia. Pois não Clóvis.

O Sr. Clóvis Soares – Primeiro, agradecer hoje a sr. Copello pela notícia que ele foi de metrô até Pituçu, porque eu fui, como ele, pertencemos a comissão que definiu qual modal da Paralela, e eu quem me bati para que fosse o metrô, e não o BRT. Ele, o secretário Carlos Martins, me apoiaram, e eu estou satisfeito por isso. Quero dizer que sou um batalhador pela ferrovia. Batalhei por 2 mandatos do governador Jacques Wagner pela sua definição. O governador Rui Costa, quando convidado ao CREA, foi logo dizendo

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

que ele iria para Figueirópolis, mas eu o contestei [...] e disse que seria um crime contra a Bahia, pois ela ficaria 1.800 km mais distante. Ele disse que quando assumisse iria estudar. 6 meses depois, ele se definiu. Ainda tenho a dizer ao senhor o seguinte, eu vi esse projeto que aí está. Com isso, perguntaria se foi feito algum estudo para a bitola estreita?

O Sr. Pedro Dórea – Pronto, obrigado! Próxima pergunta, formulada pela sra. Antonia Garcia, do Centro da Mulher Baiana.

A Sra. Antonia Garcia – Boa noite, companheiras e companheiros, primeiro, quero pedir silêncio, porque todo mundo está interessado em resolver questões, dúvidas que toda comunidade tem; parabenizar o trabalho da equipe e o governador, finalmente, fazendo um trabalho no Subúrbio, a garantia de que vai sair o VLT, mas temos as seguintes questões. Sabemos que o VLT vai valorizar muito as terras, Plataforma mesmo sofre um problema diário diários gravíssimos e queremos saber o que tem de previsão para proteger a população em relação à especulação imobiliária. Em segundo lugar, quais equipamentos serão realizados para fortalecer a parte da educação, da cultura, da profissionalização no entorno da Baía de Todos-os-Santos e a integração com outros projetos do governo como a Via Náutica, por exemplo, porque reivindicamos um turismo étnico, e queremos discutir a participação efetiva da população em todo processo, não só nas audiências, mas na formação de uma comissão de acompanhamento permanente para sabermos e defendermos toda população do entorno da Baía de Todos os Santos e do VLT e da Baía de Todos-os-Santos para garantir a real democracia; Plataforma por exemplo suburbio, os movimentos sociais, têm uma reivindicação antiga de haver uma universidade na antiga fábrica de Plataforma, a Fatibrás. Queremos saber em que medida o governo tem projetos de integrar essas propostas com todo desenvolvimento que o VLT vai permitir em se implantando e que isso seja uma coisa que aconteça simultaneamente, não permitindo a especulação e a expulsão da população que deve ser absolutamente protegida para garantir real democracia, e de compromisso por este governo com os que mais precisam.

O Sr. Pedro Dórea – Muito obrigado!... Conforme ajustamos, fechamos um bloco de 3 questões e vou passar logo para responder. Fazer um apelo para que os questionamentos sejam feitos de forma mais objetiva. E vamos também intercalar as três respostas com uma pergunta que foi feita de forma escrita, ok? Agradecer a presença da defensora pública Eva Rodrigues, que está acompanhando a audiência pública, muito obrigado, muito importante a participação da Defensoria Pública. Dr. Bruno!

O Sr. Bruno Dauster – Vamos tentar colocar algumas respostas, são muitas perguntas e extremamente interessantes. Antes de entrar nas respostas, eu queria observar que na lista de presença constam também empresas interessadas no próprio processo licitatório

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

e gostaria de dizer que haverá outra audiência pública em São Paulo, na próxima sexta-feira, na Bovespa, onde será realizado o leilão mais tarde. Indo às questões especificamente: a primeira pergunta, pela ordem que chegou, foi a questão de utilização futura das malhas ferroviárias existentes. E isso em parte nós já dissemos, vamos fazer uma extensão até Mapele e no futuro teremos o VLT metropolitano. Agora, eu queria ampliar um pouco mais, por outra pessoa, por que a gente ia ou não usar a bitola métrica e sim a bitola padrão, standard, 145? Essa questão é essencialmente técnica. Nós, hoje, não temos no Brasil, nenhum fabricante, e no mundo não tenho conhecimento de muitos que já estejam fabricando VLT com piso rebaixado em bitola métrica. Em toda pesquisa que fizemos, normalmente, os trens com piso rebaixado tem bitola larga, standard de 1435. Considerando que uma das colocações feitas pela Prefeitura era de que não se poderia ter estações na região do Comércio, na região lá do Centro, porque isso seria todo um problema para a região do turismo e também aqui tínhamos interesse em tirar as estações para facilitar o uso turístico da orla aqui do Subúrbio que, sem dúvida, é talvez a parte mais bonita da cidade, então, optamos pela bitola larga para podermos utilizar piso rebaixado. Isso era uma exigência da Prefeitura e nós concordamos que era importante que assim fosse feito. Por outro lado, a questão do uso e da extensão desse VLT que, no primeiro momento, deverá ser, efetivamente, em bitola métrica na região metropolitana e a possibilidade de ser a sua operação até Alagoinhas etc., essa é uma questão que está ligada essencialmente a recursos e à demanda. A demanda principal que identificamos liga as várias regiões industriais da RMS, o CIA, o Porto de Aratu, a Ceasa e Pólo em Camaçari. E esse VLT vai fazer exatamente a ligação dessas zonas industriais, além de ter ligações através por exemplo, de Mapele com o VLT e com todo sistema urbano e provavelmente uma outra ligação em Lauro de Freitas no aeroporto. Então, é em função disso que você pode fazer essa análise. Mas quero dizer, por outro lado, que já hoje apresentamos um projeto de que na renovação da concessão da FSA, que opera as linhas de trem na Bahia, o governo do estado colocou como uma exigência que esperamos que seja aceita pelo governo federal, que seja implantado um ramal entre o Porto de Aratu e a zona industrial de Feira de Santana, que é a segunda maior cidade do estado e que hoje ainda não tem acesso ao Porto, o que limita sua própria expansão industrial. E caso tenhamos êxito na implantação desse ramal, já está previsto seu uso misto com a implantação de um trem de passageiros, fazendo a ligação permanente entre Feira de Santana e Salvador, chegando ali na nova rodoviária em Águas Claras. Outra questão era a de Valéria. Bom, o VLT, hoje, é essencialmente uma ligação entre aqui ao longo da orla suburbana. Valéria vai ser beneficiada com a chegada do metrô Águas Claras, Cajazeiras. Nós não temos, nesse momento, nenhuma programação – e acho que temos de dizer efetivamente – de extensão do metrô além de Águas Claras, porém entendemos que é possível fazer uma ligação de alta capacidade para Valéria, trazendo essa ligação através da própria BR ou através das avenidas internas que forem implantadas para que se tenha acesso da população de Valéria até Águas Claras. A questão da bitola estreita já foi esclarecida. E na questão da especulação fundiária em Plataforma e os projetos

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

integrados. Junto com o projeto do VLT, temos hoje um conjunto de projetos em desenvolvimento através do PRODETUR, que está sendo estudado pela Secretaria de Turismo para a implantação de 4 empreendimentos turísticos aqui na orla da Baía de Todos-os-Santos, porém, na questão de especulação fundiária, isso passa por uma questão de regularização fundiária das ocupações. Lá onde temos áreas que são da URBIS, nós estamos fazendo esse tipo de trabalho, áreas que são do Estado e que estão ocupadas, porém onde não temos terras devolutas ocupadas, nós não podemos fazer porque é uma função essencialmente municipal, porém consideramos que o desenvolvimento de projetos integrados como esses projetos de turismo são obrigatórios no quadro de valorização que vai ser feito no entorno das estações, nas zonas turísticas, com programas, tipo, programas de apoio ao artesanato, de apoio ao turismo e formação de mão de obra.

O Sr. Pedro Dórea - Seguindo nossa orientação aqui, vamos responder uma pergunta por escrito. Primeira pergunta escrita que foi formulada.

O Sr. Eduardo Copello – Pergunta escrita da Matilde Oliveira dos Santos da Associação Amar. Quantas estações serão implantadas entre a Baixa do Fiscal, Lobato, até a comunidade Vera Mar? Bom, entre Baixa do Fiscal e Lobato, teremos um ponto de parada, ou seja, uma parada próxima ao viaduto da Suburbana, já encurtando a distância entre as duas estações...

O Sr. Pedro Dórea – Copello! Só um instante, notícia de utilidade pública que vai ser dada aqui [*chamamento a proprietário de carro estacionado no local*]

O Sr. Eduardo Copello – Então, teremos este ponto de parada do viaduto da suburbana, entre a Baixa do Fiscal e Lobato, e também a de Santa Luzia já existente.

O Sr. Bruno Dauster – Mais 3 perguntas escritas, só pra gente acelerar: a primeira era relativa à questão da ligação da Base Naval até Águas Claras com VLT. No momento, vamos implantar um corredor de BRT, porém, se estudos de demanda indicarem necessidade de que seja um VLT e não um BRT, o Estado vai desenvolver esses estudos para substituir o moda BRT por VLT, mas os estudos que temos até o momento indicam, prioritariamente a implantação, nesse trecho de São Luís de Paripe até Águas Claras e Bairro da Paz um BRT e não um VLT, mesmo indo de Lobato para Pirajá. Segunda questão que foi perguntada e acho importantíssima é a questão dos feirantes e o fato de que o trem de carga da bitola estreita não vai mais poder passar. Efetivamente, não haverá mais trem de carga nesse trecho, até por um motivo de segurança. Nós teremos um volume de VLTs passando em que você vai ter risco se for colocar nesse mesmo sistema trens de

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

carga compartilhado, porque você deve ter, em alguns trechos, a frequência de um VLT a cada 4 minutos, que é uma frequência muito alta, por razões de segurança você não poderia ter trens de carga que tem uma velocidade muito dispare em relação a isso. Por outro lado, já está previsto, que será no modelo de operação a ser aderido pelo concessionário a obrigação de ter, em horários matinais e horários durante a tarde de vagão de carga para ida de feirantes em direção à São Joãoquim e o retorno desses feirantes ao longo da tarde. Evidente que isso não pode ser no horário de pico por razões óbvias, porque você vai bloquear um carregamento, mas também, quem vai para a feira, vai cedo, então, provavelmente ele vai passar no primeiro horário, no segundo, mas haverá sim vagão de carga todos os feirantes que usam esse sistema para levarem suas mercadorias

O Sr. Eduardo Copello – Só complementando, sr. secretário, já tem 20 anos que deixou de passar trem de carga naquela região.

O Sr. Bruno Dauster – O que vamos fazer com os trens novos que estão parados na Calçada e porque não continuamos operando com os trens que estão aí? Em primeiro lugar, não existe nenhum trem novo parado em lugar nenhum. Os últimos trens já tem muitas e muitas décadas de operação. Hoje, como já foi dito, é realmente um milagre que esses trens continuem operando, porque não há peça de reposição. Há 2 anos atrás, tentamos, através da CTB, comprar peças de reposição ou trens para fazer sua recauchutagem em São Paulo ou qualquer outra empresa no País que tivesse disponibilidade de nos passar esses trens de passageiros. Apesar de rodar o País inteiro, e termos feito chamamento nesse sentido, não conseguimos nem peça de reposição, nem trens. Nesse sentido, era fundamental ter trens novos, que serão os VLTs que vão atender a população do subúrbio.

O Sr. Eduardo Copello – Acredito que a pessoa que escreveu estivesse se referindo a trens novos, mas a trens reformados que tem lá no início em 2009, 2010. E esses trens estão também na mesma linha que os outros, sem capacidade por falta de reposição de peças, manutenção necessária, altíssima, que não compensa... a gente hojesabe o que representa consertar e comprar um novo equipamento.

O Sr. Pedro Dórea – Eu gostaria de propor um encaminhamento para plenária e a mesa também. Nós estamos com muitas perguntas escritas e uma quantidade ainda maior de pessoas para questionar. A SEDUR tem uma equipe que vai tratar essas perguntas e responder desde que estejam identificadas, então, gostaria de ouvir e sugerir à plenária a gente priorizar quem se inscreveu para realizarem as perguntas orais. Obrigado! Próxima oradora, Patrícia Pinto, também do Centro da Mulher.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sra. Patrícia Pinto – Boa noite a todos, sou professora, nascida e criada no Subúrbio Ferroviário e sei quanto vai ser importante o VLT pra gente, agradecemos, não tenho dúvida sobre isso. E como sou professora de história, eu vou chamar a atenção e perguntar se é possível ainda a gente mudar... vocês trouxeram as estações já com os nomes e eu sei a importância de quando se coloca o nome numa estação. Eu fico, como professora, super chateada quando minha estação se chama Almeida Brandão, um grande latifundiário do subúrbio ferroviário; então, como trago a bandeira da luta na minha vida a não intolerância religiosa, eu quero as estações tenham sim o nome do bairro e não nomes de santos; peço isso, se há possibilidade ainda de trocar o nome das estações [aplausos...].

O Sr. Eduardo Copello – No caso específico de Almeida Brandão, já foi apresentado como Plataforma. No caso de nomes de santos, estão associados aos bairros São João por exemplo; no caso de São Luís, está vinculado à avenida, mas agora nada nesse sentido pode ser considerado como definitivo.

O Sr. Pedro Dórea - Tenho uma proposta de encaminhamento: você representa um centro e pode formular para o governo e vai ser analisado com atenção e cuidado o pleito de vocês. Vamos dar sequência ao questionamento em bloco. O próximo é Elmar Coutinho morador da região.

O Sr. Elmar Coutinho – boa noite a todos e todas, vou apresentarme meu cartão do metrô, pois sou um entusiasta do metrô e procuro, sempre que posso, andar de metrô. Por que foi escolhido o modal VLT para a suburbana e não metrô, como foi para a paralela, principalmente por conta do tempo de percurso; achei que o tempo de percurso não vai diminuir em tanto, o tempo de percurso do ônibus. E quando pego metrô para estação Pirajá, em 15 minutos estou na Lapa. Sabe quanto tempo se levava de ônibus, trânsito normal? 1H05min, e reduziu pra 15 minutos. Aqui nós levamos 50 minutos, por exemplo, eu levo de Periperi para o comércio, e o tempo vai ser de quanto? 30, 35 minutos, então, não vai reduzir tanto quanto o metrô. Então, acho que o metrô foi uma coisa que deu certo, por que agora para a Suburbana tem que ser VLT? Queria saber, só isso. Vim para uma palestra de VLT e ouvi muito mais do metrô do que do VLT. E agora pra suburbana 21 estações, cada uma leva, no mínimo 30 segundos, só aí a gente já leva quanto? Se a gente vai interligar com ônibus, pra que tanta estação?

O Sr. Pedro Dórea - Pronto. Obrigado. José Carlos, Sindicato dos Rodoviários.

O Sr. José Carlos – Boa noite, primeiro fazer 2 protestos. Primeiro não entendi na audiência pública tem 2 viaturas lá fora, pensando que nós somos um bando de

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

marginais, queria deixar registrado aqui. Segundo, das colocações feitas pelo nosso secretário, dizer o seguinte: todas nossas audiências públicas que tivemos aqui, tivemos do metrô também. Só que o metrô hoje está impondo ao sindicato dos rodoviários a demissão de mais de mil trabalhadores, o que não podemos concordar que no VLT possa ser feita a mesma coisa, porque já se está falando que vai segurar a mão de obra, mas temos dúvida sobre isso. Tivermos duras audiências no Ministério Público para assegurar os trabalhadores rodoviários, e agora começam as demissões em massa. Outra coisa, o colega está certíssimo. Por que metrô na Paralela e no Subúrbio não? Será que somos diferentes, não somos iguais? Nós gostaríamos de saber dos senhores isso, gostaria também de dizer que estamos indignados, nós, rodoviários, com o número de demissões por causa do metrô... agora não queremos que aconteça com o VLT o que está acontecendo com o metrô, porque estamos tentando barrar, mas está difícil. [aplausos]

O Sr. Pedro Dórea - Por favor... Daniel Mota, Sindicato dos Rodoviários.

O Sr. Daniel Mota – Boa noite, secretário Duster, cumprimentando o sr., cumprimento a mesa; deputada Del Carmen; deputado Bira Corôa; vereadora Marta Rodrigues; sociedade civil organizada, respeitando o direito democrático. Gostaria de dizer aos senhores que essas viaturas que estão aí deveriam estar no Pau Miúdo, onde tem um ônibus queimado, um rodoviário [... aplausos]; morreu um companheiro queimado vivo dentro do ônibus. Queria aproveitar o secretário para dar um recado ao governador Rui Costa, que já foi meu passageiro no Pólo Petroquímico de Camaçari e a gente se respeitava muito, pedir ao secretário de segurança pública uma atenção ao transporte coletivo, porque vidas humanas transportamos e merecemos respeito. Todo mundo já esqueceu, mas a família, os passageiros que viajavam com ele ainda choram, e acho que vocês deviam ter respeito por isso. Em Pau Miúdo não entra mais ônibus, os ônibus estão parando em queimadinho, secretário, por gentileza, estou falando como cidadão e não diretor de comunicação dos rodoviários. Salvador pode não ter ônibus a qualquer momento, porque os empresários, com ajuda, inclusive, de algumas empresas do governo do estado, estão demitindo nossos trabalhadores. Culminou que quando chegasse, não ia demitir ninguém, ia haver um acordo firmado com a CCR, essa empresa americana que veio para violentar nosso trabalho. E tem mil pessoas...

O Sr. Pedro Dórea - Daniel, vamos fazer assim...

O Sr. Daniel Mota – Duas perguntas ao secretário: ele se comprometeu o nosso presidente, o vereador *Orio* Ferreira de que não haveria eventuais demissões no VLT. Nós não somos contra o VLT, somos a favor das tecnologias, mas vocês sabem que os bancários, depois das máquinas, foram demitidos. Polo Petroquímico, depois da questão dos modais, foram demitidos. Secretário vai assinar um documento em que os rodoviários

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

vão ser absorvidos pelo metrô ou VLT? Segundo, qual a garantia e as tarifas vão ser subsidiadas pelo governo do estado, pagas pelos contribuintes de Salvador-BA. Obrigado!

O Sr. Pedro Dórea - Cleber Maia

O Sr. Cleber Maia – Boa noite a todos e a todas, mesa, na presença do secretário. Sou diretor jurídico do Sindicato dos Rodoviários. Não sou contra metrô, VLT, mas sou contra demissão. Alguns companheiros que votam a favor da demissão talvez não tenha um rodoviário na família dele, talvez não saiba o que significa quando pai de família desempregado, hoje com essa crise que estamos vivendo. Todo mundo aqui é ser humano, quer o melhor pro nosso bairro, para o nosso subúrbio, pra nossa cidade, e o mesmo eu quero. Gostaria, secretário, durante esse período que está sendo feito esse projeto, salientar que no metrô, nos ônibus urbanos hoje temos 1976 rodoviários demitidos, e juntando com os ônibus metropolitanos esse número vai para 2791 rodoviários demitidos. Eu gostaria que o sr. Junto com o governador, que é uma pessoa íntegra, que procurasse barrar isso. Evitar que no VLT aconteça isso, porque não vejo que vai integrar o ônibus com o VLT... já que tá vindo esse projeto tão bonito pro subúrbio, seria bom vir a UPA da Escada, a UPA de Plataforma e a passagem de trem a R\$ 0,50 pra essa população sofrida, para que se subsidiasse para mais baixo, porque está muito alta. Muito obrigado.

O Sr. Bruno Dauster – Por favor, nosso debate, quanto mais claro for, melhor pra todos. Em primeiro lugar, a questão de demissão é a mais cruel que temos de tratar. Eu diria que não é efetivo, não queria desagradar, mas tenho de falar a verdade. Não é o metrô que está demitindo rodoviário. Houve demissão de rodoviário porque ocorreu uma redução no volume de passageiros transportados nos últimos 2 anos em 2 milhões de passageiros. E quando reduz o número de passageiros, a primeira coisa que a empresa faz é reduzir seus custos, demitindo mão de obra e isso não é um fenômeno de Salvador, isso é um fenômeno do Brasil. Nos últimos meses, foi um fenômeno nacional em 2016. Se vocês se derem um estudo das outras capitais, vão ver que está havendo uma significativa redução do número de passageiros transportados. E infelizmente, as empresas buscam manter seu equilíbrio através da demissão de funcionários. E mais, na licitação dos ônibus de Salvador, quando foi feita, foi estabelecido um valor de outorga que tornou esse transporte tendo de precisar de mais passageiros para que ele tivesse equilíbrio. A outorga é um pagamento feito pela empresa e que sai dos pagamentos das passagens para a própria Prefeitura. O Governo do Estado, em verdade, trabalha com uma filosofia diferente. No lugar de cobrar outorga, nem para o ônibus metropolitano e nem para o metrô, nós fazemos subsídio – estamos subsidiando a passagem toda que estamos dando para o metrô e para a integração. É o Estado que paga efetivamente este subsídio para garantir modicidade tarifária. [aplausos] E, ao fazer uma proposta de reduzir e racionalizar as linhas metropolitanas, permitindo que um certo número de passageiros de Salvador,

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

que usem linhas metropolitanas, vão ocupar o sistema de Salvador permitindo aumentar o número de carros. Nós vamos ajudar a reduzir o número de demissões que estão sendo feitas em Salvador. Não vou dizer que não há nenhuma demissão sendo feita com o metrô, pode ser que exista, mas não é verdade que todas as demissões são em função do metrô. Analise a redução do número de passageiros e o número de passageiros transportados pelo metrô e veja se eles são próximos. Eles não são próximos. A redução de passageiros foi várias vezes maior do que o número de passageiros transportados pelo metrô, ou seja, não foi o metrô que roubou esses passageiros que levaram as demissões, foi a crise. E ela está sendo agravada por uma política que está sendo direcionada apenas para os interesses dos grandes banqueiros que são apoiados por partidos como os Democratas e o PSDB. [aplausos] Eu pediria silêncio pra gente continuar. Por que metrô ou VLT? Essa questão, me perdoem, é apenas técnica. O metrô, para ser rentabilizado, terá de transportar, por dia, inicialmente, 550 mil passageiros. Se isso não acontecer, ele não fica de pé. E ele é um transporte de volume muito grande de passageiros. Por outro lado, o número de passageiros previsto para ser transportado pelo VLT, é de 100 mil passageiros, ou seja, o que determina o modal de transporte é número de passageiros a serem transportados. Foi o estudo de demanda que fez com que se optasse pelo VLT. Não foi uma escolha de interesse ou de prazer ou de mania. Nós iríamos de colocar o metrô se tivéssemos 500 mil pessoas sendo transportadas por dia. Infelizmente só temos 100 mil, e com esse número, deve ser VLT. Agora, se alguém quiser ter mais informações sobre isso, eu me coloco à disposição com a equipe técnica da SEDUR pra mostrar os estudos de demanda e explicar número a número por que não comporta o metrô, e sim o VLT. Sem falar em todos os problemas que são levantados, de que o metrô é um sistema fechado, necessariamente ele leva a uma dificuldade de transposição. Como faríamos para que a população do Subúrbio chegasse à praia? Isso que foi perguntado agora, como o pessoal iria continuar atravessando, vai atrapalhar como marisqueira etc. Desculpe, aqui não dá pra ter metrô.

O Sr. Pedro Dórea - Antes de passar a mais perguntas, gostaria de registrar a presença da ouvidora da Defensoria Pública, dra. Vilma Reis. Vamos seguir? O próximo a questionar é *Franz Hecher*, estudante da UFBA.

O Sr. Franz Hecher – Boa noite, em relação à apresentação, fiquei com algumas dúvidas, que trago também lá da Faculdade. Primeiramente, em relação ao que está sendo proposto como projeto das estações do VLT de Salvador. Foi comentado pelo Copelo outros VLTs no Brasil, em Santos, que acho que é mais próximo do que vamos ter em Salvador, que é um eixo frontal de transporte, em que as estações do VLT são fechadas, você paga a passagem antes de entrar no trem, tem as catracas antes do trem, são ambientes seguros para esperar por ele, sem correr risco de outras eventualidades. Gostaria de saber por que as estações de Salvador são abertas, como acho que está sendo feito no Rio de Janeiro, que também tem sistema de VLT, mas completamente diferente

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

do que está sendo proposto para Salvador. E ainda em relação ao que foi apresentado, gostaria de questionar porque a gente não tem um tipo de proposta de integração de ciclovias e bicicletários com as estações do VLT. Estamos em 2017, estamos vivendo um tempo em que os meios de transporte estão sendo buscados pela população, e acho que é importante nós estimularmos também esses meio, porque ninguém depende só de ônibus, de VLT. Pois as pessoas também querem chegar de outras formas nas estações. É isso.

O Sr. Pedro Dórea - Vou passar a palavra a João Jesus Santana, da Associação de Moradores de Nova Valéria.

O Sr. João Jesus Santana – Boa noite, meu nome é João, sou presidente da Associação de Moradores de Nova Valéria. Quero dizer que me senti contemplado com o que o sr. Falou com Cosme. Que o metrô vai até Águas Claras, mas... vai ajudar sim, mas temos uma coisa mais fácil, rápida pra gente resolver o problema de Valéria que é uma ferida. Nós temos uma ligação, que é a do campo de futebol, o pessoal chama o portão da Usiba, são 1.300 metros, para a gente fazer uma ligação que o pessoal chama de Valéria-Coutos e rapidinho nós estamos em Paripe, com 5 minutos estamos no Hospital do Subúrbio. E a gente tem essa dificuldade toda, a gente vai até o viaduto, onde vai ser o metrô pra ir no hospital, uma coisa que a gente não gasta 3 minutos, essa dificuldade toda. E a obra tem apenas 1.300 metros, ocorrendo-a a gente já muda Valéria bastante. Muito obrigado.

O Sr. Pedro Dórea - Tiago Ferreira, Sindicato dos Rodoviários.

O Sr. Tiago Ferreira - Boa noite, companheiros e companheiras, quero saudar a mesa, o secretário... primeiro eu queria iniciar parabenizando o projeto para o Subúrbio, enquanto morador há 36 anos, daqui de Fazenda Coutos, acho o Subúrbio merece, claro, um novo modal de transporte. Gostaria de fazer algumas proposições, visto a nossa questão enquanto rodoviário, representante da categoria dos rodoviários e também da direção da CUT. Obviamente que nós também estamos sofrendo tragicamente com as demissões. O sr. secretário já colocou, fez alguns esclarecimentos, mas na prática não é bem isso que está acontecendo. Eu queria propor, inclusive, que a gente tivesse incluído, tivesse um conselho em que a gente pudesse participar de todas as discussões referentes ao transporte de Salvador, porque hoje nós temos um metrô, mas durante muitos anos fomos transportados, toda a sociedade, por ônibus, e aí temos 12.000 pais de família preocupados com relação ao que vai ser da vida de cada cobrador e motorista. Minha proposta é que a gente pudesse avaliar quantos empregos se gera no metrô e quanto desemprego vai gerar nos rodoviários, pra que a gente pudesse transferir essa mão de obra para o metrô e para o VLT, mantendo os postos de trabalho. Não dá também pra gente fazer uma mudança de modal esquecendo aqueles que foram e ainda são o carro-

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

chefe da sociedade soteropolitana, que são os rodoviários. Estes que são considerados, o sangue que corre na veia dessa cidade. Os rodoviários querem ter a tranquilidade de que vão levar o pão de cada dia para suas famílias. Minha proposta, então, é que a gente faça essa discussão e faça esse estudo dos impactos, que vão retirar a mão de obra dos rodoviários... e que essa proposta de ser prioritário, eu não digo que seja exclusivo, mas que a gente já comece a pensar em treinar os cobradores, que podem ser bilheteiros; alguns companheiros que trabalham na limpeza que podem ser segurança, tem diversas áreas a ser geradas, mas que tenha prioridade esse foco de gerar o emprego que vai retirar dos rodoviários seja gerado no metrô e VLT. Porque eu não quero nem falar na questão umbilical de que nossa categoria vai diminuir – disso não temos dúvida, porque os locais em que passam ônibus, por exemplo, na Paralela... vou concluir, vários ônibus que passam lá, vão deixar de ir. Claro, vai ter remanejamento, mas não vai precisar da mesma quantidade de ônibus que se tem hoje rodando na Paralela. Então, é preciso que essa mão de obra perdida seja transferida. Enquanto representante da CUT, também, quero registrar isso. Claro, não somos contra o VLT, acho importante para o Subúrbio, para o desenvolvimento, parablenizo o governo Rui Costa, porque de fato, por muito tempo não se tinha um modal de transporte tão importante pra nossa cidade e de forma nenhuma eu poderia me posicionar contrário, mas entendendo essa dificuldade da força de trabalho dos trabalhadores rodoviários que eu gostaria que fosse criado esse grupo de trabalho, de acompanhamento, de pessoas do Subúrbio e também das categorias organizadas aqui presente. [aplausos]

O Mediador - Concluimos o bloco de 3 perguntas e agora vamos às respostas. [...]

O Sr. Eduardo Copello - Mais uma vez, a questão dos rodoviários veio à tona, eu acho que foi já colocado aqui, pelo secretário Bruno, algumas colocações... eu entendo que pode ser, inclusive... o Estado tem alguns fóruns de conselhos em que se discute cidades, a questão da mobilidade e acho que poderia ser levada essa proposta de participação dentro dos grupos, comitês lá de mobilidade do conselho das cidades que tem seu regimento próprio, então, tem de ser levado como proposta e poder ser absorvido por lá. O Frans colocou algumas questões importantes relacionadas ao tipo de parada, estações. Nas imagens não foi possível colocar, mas as estações terão sim a mesma característica lá do VLT de Santos, com suas catracas e suas condições para poder colocar na sobrevivência do sistema e também já colocar as pessoas dentro de um sistema fechado, seguro, para que se possa utilizar o sistema. Em relação a bicicletas teremos – não em todo trajeto, porque em alguns lugares a gente já vai passar muito apertadinho, é o trecho por exemplo Comércio-Calçada, onde vamos dividir vias públicas... mas no trecho onde temos a faixa ferroviária, está previsto sim uma requalificação da faixa e a implantação de trechos de ciclovias: adequadas, largas, que atendam realmente a essa região e não uma ciclovia que foi feita aqui nesse canteirinho central da suburbana, porque, realmente, aquilo ali não tem [aplausos] como expressar... esse esboço de ciclovia que põe em risco a vida das

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBÚRBIO

peças, tanto as que estão na bicicleta, quanto as que estão passando ali. Alguns estão dizendo aqui que é a ciclovia da morte. Então, a proposta é de além do VLT, fazer também essa composição, e eu diria aqui e já pra todos: será o maior investimento na região do Subúrbio em todos os tempos! O VLT vai trazer o volume de investimentos na região nunca vistos em toda história dessa região. E olhe que estou falando que aqui se desenvolveu, e o nome se chama, o apelido é Subúrbio Ferroviário, porque ele se desenvolveu em função da ferrovia que foi criada em 1860.

O Sr. Bruno Dauster - Eu queria aproveitar pra responder uma questão que não veio oralmente, veio por escrito, mas eu considero que ela é uma preocupação extremamente importante e que tem de ser esclarecida, e já que ninguém falou dela até agora, eu vou trazê-la eu mesmo. Foi perguntado o que vai acontecer com aquelas pessoas que construíram casas na área de domínio da ferrovia, onde você vai precisar implantar o VLT, como por exemplo aqui no trecho de Paripe. Quero deixar claro que o primeiro esforço que vamos fazer é verificar a possibilidade de implantar o VLT utilizando alguma área que permita que não se precise fazer desapropriações, porém, se tivermos de passar pelas áreas que foram construídas, nós vamos, obrigatoriamente, indenizar as benfeitorias que nelas foram implantadas. Então, quero com isso dizer que não há hipótese de que a gente chegue e destrua aquele patrimônio que essas pessoas construíram com sacrifício e que simplesmente diga “isso era um terreno do Estado, isso é um terreno da CTB, você sabia que não podia construir aqui, você construiu errado, é um problema seu”. Não, é um problema nosso, e assim, vamos usar dinheiro do Estado para indenizar essas benfeitorias no valor que for fixado numa avaliação feita por terceiros. Obrigado. [aplausos]

O Sr. Pedro Dórea – A questão de Valéria novamente.

O Sr. Eduardo Copello - A questão de Valéria foi colocada, a ida do metrô até Águas Claras, a possibilidade de interligação. Nesse momento, gostaria de lhe dizer que chegaremos já bastante próximos, possibilitando, como o sr. mesmo falou, através de algumas avenidas existentes, uma interligação que, no primeiro momento, seja de integração, intermodal com o sistema de transporte convencional da cidade por ônibus e, futuramente, poder também chegar a atender a Valéria, assim como a outros bairros. O que mais eu tenho recebido lá, quando a gente está tratando de metrô e VLT é... hoje as pessoas falam assim: “ah, eu queria ter ido para o Bairro da Paz, porque lá agora vai ter metrô, ou Mussurunga, Narendiba...” e agora aqui o Subúrbio, mas é assim e assim se constrói e chegaremos próximos e com certeza o sr. será beneficiado de imediato e posteriormente também, de uma forma mais definitiva.

Pedro Dórea - Vamos ouvir o questionamento de José Raimundo Souza, do MSTB.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

José Raimundo Souza - Boa noite a todos e a todas. As intervenções que vocês passaram, algumas, por avaliação de algumas pessoas, foram válidas, porém outras não. Sobre mesmo essa destruição, retirada, primeiro, de uma ponte de 440 metros, na situação em que se encontra o País, hoje, sobre condição de verba, na avaliação nossa, isso é um descaso. Segundo, a permanência...

O Sr. Eduardo Copello - Pode repetir a sua fala, aproveitando pra pedir à Plenária pra ver se fica um pouco em silêncio, porque terminou a gente não ouvindo direito.

O Sr. Pedro Dórea - Repita sua primeira pergunta, de forma mais objetiva.

O Sr. José Raimundo Souza - Sobre a retirada da ponte, como vocês falaram, sobre essa remoção que tem nesse projeto... são 440 metros a ponte do trem, né? Desde quando vai ser feito uma parte nova, vão adquirir nova bitola, essa ponte vai ser modificada; desde quando essa ponte vai ser modificada, vai ter um custo... está em 1,5 bi; se você procurar ver a situação em que se encontra de verba do país todo, permanecendo o estreitamento sobre a métrica também, vocês não vão ter esse gasto. Não só essa ponte, mas os trilhos... e vocês vão economizar nesse projeto. Esse é o primeiro ponto. O segundo, vocês falaram também da modificação dos trilhos, que vai ser retirado... e a parte dos ônibus... desde quando você vai desativar essa linha, o que vai ocorrer? Esse pessoal feirante que vem de Mapele, Simões Filho, 30 mil pessoas circulando no trem, vocês não vão ter condições, mesmo colocando ônibus, que aí na realidade vai ser mais uma verba empresarial para bolso dos órgãos, que é a realidade. Os moradores não vão ter as condições de deslocamento e o tempo que vou ter, o desgaste, tudo isso vou ter, o custo do bolso vai aumentar, são 3 e pouco... são os pontos que vão prejudicar essa sociedade. Outro ponto é o da estação de Calçada. Esta estação foi feita em 1864 e já é uma base cultural, então, pedir que essa estação seja incluída no projeto... ela vai ser desativada? É uma parte central, ela não deve ser desativada...

O Sr. Pedro Dórea – ok, muito obrigado. Sr. Marcos José.

O Sr. Marcos José – Boa noite a todos e todas, parabenizar estes grandes líderes que lutam pela melhor qualidade de vida do nosso subúrbio. Quero parabenizar a mesa e dizer que a opinião pública está acontecendo aqui. Quando a gente fala de fazer uma audiência pública se faz num local, e hoje vi o governador fazer aqui, porque hoje vejo acontecer municipal e você convida os filhos do subúrbio pra se dirigir lá pra Pituba, pro Rio Vermelho para esvaziar a luta do pessoal do Subúrbio Ferroviário. Gostaria de agradecer vocês e dizer: se esse metrô hoje tivesse na mão da Prefeitura, como estava na mão há 15 anos atrás, será que iria prejudicar os rodoviários? Não to aqui contra os rodoviários, mas

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

vejo hoje a integração desempregando vocês motoristas. Em Periperi, o pessoal da Urbis pegava 9 ônibus, hoje são 3, sábado e domingo não tem. O desemprego está crescendo entre vocês? É a prefeitura e a própria empresa de vocês [... aplausos] Esse projeto é mais uma realidade que o Governo do Estado está fazendo. É uma grande obra, não é imitação de obra. Como o secretário falou, não é ciclovia, e não ciclomorte. Centenas de pessoas já morreram, inclusive tenho parente que já morreu aí. Fui um dos que colocou na rede social: ciclomorte. E fui combatido por isso, porque sou da prefeitura-bairro. Quero agradecer a todos vocês por esse projeto, porque a questão paliativa... a questão de audiência pública, opinião pública tem de se fazer assim, com pessoas da área, não vamos convidar as pessoas para ir para o Rio Vermelho, porque muitas nem tem o dinheiro para o transporte. A minha reivindicação a vocês, em prol dos estudantes, dos comerciantes, do trabalhador... dentro desse projeto seria importante que vocês colocassem mais 3 mil metros até Simões Filho, porque lá tem estudante, trabalhador, comerciante que vem aqui para o Subúrbio ganhar o pão de cada dia, pessoas de Paripe, Periperi e Plataforma. Então, faço essa reivindicação a vocês para que possa, carinhosamente pegar esse detalhe dentro desse projeto do Subúrbio, porque já sei que existe para o futuro Simões Filho, mas que fosse engajado nesse processo do Subúrbio Ferroviário para beneficiar esse pessoal. Obrigado, vocês estão de parabéns.

O Sr. Pedro Dórea - Obrigado, sr. Marcos. Passo a palavra agora para Reginaldo de Souza.

O Sr. Reginaldo de Souza – Pra equilibrar, a gente teve que... ficou só o lado de lá, porque senão a gente vai sair meia-noite e não é escutado, só o lado de lá [da plateia]... boa noite, quero parabenizar a mesa, na pessoa do secretário Bruno e dizer pra vocês, bacana terem vindo, ter participado, o povo precisa participar mais, e que o governo precisar abrir justamente isso aí. Governo que se respeita abre a discussão. Vou ser preciso: primeiro, quero saber, se vamos ter o modal, vai ser atendido também, vou poder entrar com minha bicicleta? Porque quero sair da Ribeira, passear por Periperi e depois voltar e estar com minha bicicleta de novo. A outra questão é que existe um grande investimento do governo na cidade baixa, que é a via *de bordo*. Queria saber se está sendo pensada a transversalidade desse projeto da via de bordo que já estão ligados Ribeira, Mangueira, Uruguai, Massaranduba e Lobato, se está sendo pensado de que forma vamos aproveitar, porque aí acabamos dando maior mobilidade àquele fundo de Itapagipe.

O Sr. Pedro Dórea - Obrigado, sr. Reginaldo. As meninas anotaram, um grupo anotou aqui, aí... Eu estava seguindo a sequência, mas agora estou *balançando*, desculpa vocês aí. Até porque as duas turmas são muito comportadas, para aguentar até uma hora dessas, vamos em frente, é importante a gente discutir aqui. Vão responder, dr. Copello, Bruno...

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Eduardo Copello – Sobre a ponte, ela não será retirada, ela terá sua estrutura reforçada, serão feitas algumas adequações para suportar o modal, mas a ponte não será retirada, pelo contrário, continuaremos com nossa histórica e bonita Ponte São João. Estações – temos hoje 10 estações e uma delas, que é a da Calçada, está há mais de 150 anos, é histórica e temos sim projetos para elas. As demais estações serão transformadas em pontos de apoio ao passageiro e ponto também de serviços prestados pela concessionária, pequeno comércio de aquisição inclusive dos tickets, bilhetagem... na Calçada, a estação, o ponto de parada continua. Aquilo que chamamos estação histórica, aquela parte central, de mais de 150 anos, estamos preparando para transformá-la num centro de serviços daquela região, que também será usado pela região do Subúrbio e com o VLT você vai parar praticamente dentro da estação. O que seria esse centro de serviços? Projetando, por exemplo um pequeno comércio, lanchonete, centro de memória ferroviária a ser colocado lá e transformado inclusive como apelo para o VLT, na medida em que possa atrair pelo aspecto turístico também pessoas para aquela região, estação onde aos poucos temos feitos pequenos serviços, ainda não encaixado no projeto, mas estará dessa forma. Bicicleta – é praxe dos sistemas de metrô, VLT... O grande dilema é: a bicicleta ocupa espaço de pessoas, então, a praxe é que em horários em que o sistema não tenha tanta demanda, como você falou, em fins de semana, ir na Ribeira, vir comer uma moqueca nessa região... então, nos finais de semana, feriados, se dedica uma parte do vagão para se acessar com as bicicleta. Isso é o que se adota em outros lugares e pode também ser estabelecido aqui. Secretário, tem mais algumas coisas...

O Sr. Bruno Dauster – Eu Vou pegar, especificamente, 2 questões que eu queria retomar um pouco... diga, meu deus... [...] eu vou tocar nisso. Hoje, nós temos uma inverdade, o que no popular se chama “me engana que eu gosto”. A gente finge que dá um transporte ferroviário, e os passageiros fingem que pagam uma tarifa. Em verdade, temos um nível de evasão brutal, mais da metade dos passageiros que usam o trem não pagam – nós já temos estudo sobre isso, já verificamos. Agora, também, não temos um serviço ferroviário. Você não pode chamar de serviço ferroviário um trem que passa de 45 em 45 minutos, quando ele passa rápido, porque outras vezes ele passe de 1h15 em 1h15 ou ele não passa à tarde, ou não passa de manhã, ou ele passa na ida, não passa na volta... se chover ele para, se tiver raio, água, ele para... isso não é um transporte ferroviário, isso é um faz de conta. E evidentemente, ninguém pode cobrar uma tarifa para um faz de conta. Agora, no momento em que estivermos dando um sistema efetivamente ferroviário, teremos de cobrar a tarifa que é cobrada para qualquer passageiro que usa o sistema urbano de ônibus, de metrô, do que seja. Agora, também temos de ter também todas as condições que são dadas legalmente: vai ter a questão da gratuidade para quem tem direito por lei; a meia passagem; o vale transporte que é pago pela empresa. Agora, se a empresa não paga vale transporte, se a pessoa não usa seu direito, aí fica complicado. Agora, nós não temos condição de ter um sistema como VLT a uma tarifa de R\$ 0,50. Eu sou muito franco e digo as coisas muito diferentes. Nós vamos cobrar a tarifa hoje que é

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

cobrada em qualquer tarifa única. Agora, a pessoa terá direito de tomar um ônibus, um VLT, um metrô, e assim vai, uma tarifa que o leve até aonde ele precisar ir. A segunda questão que queria tocar, que achei interessantíssima, é a da orla, das *agulhas de borda*. É um projeto da SEDUR, esse ano estamos com uma dificuldade orçamentária do ponto de vista federal extremamente grave. É praxe, no Brasil, que o orçamento geral da União, sempre foi feito indicando as ações orçamentárias. Então, você dizia: “vai ter a ação orçamentária A que vai ter 10 reais, a ação B, que vai ter 20...” uma das ações orçamentárias que existia era a *borda*. Agora, o que acontece? O orçamento que foi feito para o Ministério das Cidades diz assim: “Orçamento do Ministério das Cidades – projetos no território nacional: todo dinheiro”. Ou seja, para nós hoje, é impossível saber quanto haverá de dinheiro para cada projeto, porque isto será uma distribuição feita por critérios, no mínimo, políticos e, no máximo, de interesses escusos. É nessa faixa de onda que vai rodar o orçamento geral da União nas mãos do Fora Temer. Quanto a isso, não podemos fazer nada, a não ser nossas forças políticas para mudar, o mais rápido possível, essa situação.

O Sr. Pedro Dórea - Meus amigos e amigas, gostaria de falar uma coisa: nós temos 2h29 de audiência já realizada. Temos um limite de 30 minutos. Para nós otimizarmos esse período, eu vou pedir, mais uma vez, que vocês sejam muito objetivos na questão, e nossa mesa também responda dessa forma. Muito obrigado.

O Sr. Bruno Dauster - Só mais uma coisa antes: o trem irá para Simões Filho no momento em que estiver a nova etapa, indo de Mapele até Simões Filho. Não temos prazo para isso, porque não temos, nesse momento, recursos disponíveis para poder fazer esse investimento. O que tínhamos estamos jogando nesse trecho que foi dito pequenininho, mas bem ou mal, 20 km, ou seja, é o dobro do que a Prefeitura queria fazer com o metrô.

O Sr. Pedro Dórea - O companheiro de Simões Filho ali furou a fila... Francisco Coelho.

O Sr. Francisco Coelho – Boa noite, a todos e todas. Queria antes secretário, se o sr. me permitir, dizer [declamando]: “Temer vai ganhar uma passagem pra sair desse lugar – não é de carro, de trem, nem de avião, é algemado, no camburão. Êta Temer ladrão! Fora Temer”. [aplausos...]

Dizer o seguinte secretário, me sinto muito à vontade, como líder comunitário, de estar aqui, por entender que, ao longo desses anos de outrora, nós não víamos um governo de estado tão transparente como essa gestão nossa do Partido dos Trabalhadores. Antes, as audiências eram escondidas, ocultas, onde as pessoas não tinham nenhum tipo de altivez. E as pessoas que estão aqui hoje, sintam-se protagonistas do futuro, porque nós vamos ficar na história, como aquelas pessoas que estiveram na audiência, e representaram muito o Subúrbio ferroviário, vamos poder dizer aos nossos filhos e netos. Com o VLT

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

operando, você vai poder dizer a eles que esteve aqui, e lutando pela essa geração do futuro. E dizer o seguinte: eu notei atentamente aqui, quando o colega Eduardo Copello colocou, e no slide, que esse veículo possui atributos que são extremamente valiosos que atendem à necessidade da população sotropolitana, baiana, de melhoria no setor de transporte público de passageiro. Ainda tem uma coisa que não foi dita atrás: o VLT ainda prisma pela exigência e orientação da legislação brasileira que requer o oferecimento do transporte público, sustentável e de qualidade. E a companhia de ônibus, que eu vi o sindicato falando aqui... nós que somos usuários sabemos que estamos cansados do transporte coletivo, do ônibus, já andamos com medo, se vamos ser assaltados. Então, não venham com balelas, tenho certeza que o sistema vai ser muito útil pra gente. E a pergunta é o seguinte: como vai funcionar esse transporte, o VLT? Porque o trem hoje não funciona aos sábados nem aos domingos praticamente. Qual vai ser a contrapartida da empresa em que vai estar aqui no Subúrbio? O que vai trazer depois de benefício para o social do Subúrbio Ferroviário?

O Sr. Eduardo Copello – Passo a palavra para Nafé Chico. Por favor, bem expedito.

O Sr. Nafé Chico – Vou ser bem breve. Boa noite a todos, sou Nafé Chico sou presidente do conselho da prefeitura-bairro São Caetano-Liberdade e vim dar apoio a meus amigos do Subúrbio, até porque nós líderes comunitários temos de ter essa comunhão. Quero dizer aos rodoviários que quem está demitindo vocês não é o metrô nem o governo do estado, quem está demitindo é o prefeito ACM Neto [aplausos], que fez várias promessas de melhorar o sistema e não cumpriu. Vocês preferem andar no metrô, confortável, com ar condicionado, com toda segurança ou no ônibus sucateado e pintado? [aplausos] então, companheiros, pra mim não é justo, o que tem de se discutir aqui com o sindicato dos rodoviários, que já foi embora – tinha de ficar pra nos ouvir também – quais os cursos de qualificação profissional que vão ficar para os rodoviários, aqueles que talvez não possam entrar no sistema de trabalho? Temos também de ter uma ciclovias verdadeira, porque temos uma ciclovias da morte na suburbana e infelizmente algumas lideranças comunitárias foram bater palmas. Mas não estamos aqui para bater palmas, queremos a verdade, e a melhor qualificação para o Subúrbio Ferroviário; queremos integração com as ilhas, que não podem ficar esquecidas; que venham de barco, depois façam a integração com o modal que está sendo desenvolvido aqui. Então, companheiros, aqui não é lugar de ficar falando balela não, porque culpa do retrocesso no transporte de Salvador se chama prefeito ACM Neto. E todos sabem disso. É uma lata de sardinha. Você pega o Paripe pra chegar no Comércio é um deus nos acuda. E não estamos aqui pra isso não, até porque nós pagamos. O sindicato tem de estar aqui para abraçar a causa também dos usuários, pois eles mantêm o sistema funcionando. Quero concluir, parabenizar, o tempo é curto, entendeu? Viemos do São Caetano pra estar aqui parabenizando, acompanhando o sistema, mais uma audiência pública que teve ali na Câmara dos Vereadores... tinha um vereador que se diz dono do Subúrbio e que estava contra o VLT de vocês. Esse vereador

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

não pode representar subúrbio nenhum! Quem moro no subúrbio sabe. [...] Isso aí que vai levar vocês até o centro da cidade. Muito obrigado.

O Sr. Pedro Dórea = Raimundo Batista, Raimundo, chamar três vezes. Vamos seu Raimundo!

Raimundo Batista – Boa noite a todos. Esse documento protocolei para sr. Rui, na Casa Civil... muitos aqui falando de história, mas não se conta em falar a verdade. Nenhum falou da história da ferrovia. Algum já viveu sem coração? O coração da ferrovia se chama Mapele. Está aqui a estação Mapele [mostra foto]... onde passou de passageiros 17 trens de passageiros para São Paulo, Rio, Pernambuco, Alagoas, Alagoinhas, Feira de Santana, e ninguém fala. Os deputados federais aprovaram em 2007 para 2008 e 2011 para ter o trem regional, e não funcionou, foi passado por cima. O vice-prefeito de Simões Filho, em 2000 assinou o documento junto à Promotoria de que o trem ia rodar. Ele esperou 15 anos e agora é prefeito da cidade e o trem não chegou até agora. Estão falando de VLT, de metrô, e estão esquecendo dos mais necessitados, menos favorecidos, que são os produtores de alimento, que controlam a situação desse País.[aplausos...] Que é o pescador e o trabalhador rural que tem de escoar sua produção para vender, abastecer as feiras. [...aplausos]

Estão esquecendo do pessoal da ilha, do subúrbio, da região metropolitana...

O Sr. Pedro Dórea= Sr. Gilson Vieira, Sr. Gilson Vieira, Gilson Vieira, Gilson.

Gilson Vieira – Boa noite, pessoal, saudando a mesa, meu nome é Gilson Vieira, nascido em Periperi, sou coordenador do movimento *trem de ferro e do projeto ferraduras de trem*, junto com os parceiros que estão aqui, grupo germen da professora Iraci Gama de Alagoinhas da fundação, hoje é vice-prefeita, da nossa amiga Celeste Natividade uma lutadora, e o nosso trem. *Birro* de Mapele, Candeias... eu vou entregar aqui uma moção assinada por entidades que aprovaram e aprovam uma discussão mais a seguir do que está sendo colocado. Espero que essa audiência pública não seja a última, é consulta pública e que nessa consulta se juntem documentos, sugestões, contribuições, como reza no edital e estar discutindo algumas questões que não me satisfazem, não atendem a nossos anseios, por exemplo, dado técnico que a gente acha. O dr. Bruno acabou de falar, da dificuldade econômica do País, a crise política, a crise moral... então, nossa defesa ainda preserva a vontade e argumentação técnicas, por exemplo, da bitola. A técnica, a ciência, a engenharia, está para serviço do bem, anseios da comunidade. Vamos tentar ajustar, que essa etapa do VLT, de trem, pelo menos, chegue até Simões Filho, porque são 30 anos de luta, desde 1986, do movimento, para conseguir 4 km, Calçada, Comércio, São Luís, é muito pouco. Então, já que existe falta de verbas, o planejamento existe, mas falta efetividade. Vamos levar mais 30 anos para conseguir verba para o projeto, para levar o

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

trem até Simões Filho, Alagoinhas? Existe o projeto aprovado do trem de 19 passageiros, foi um estudo feito pela Escola Politécnica da UFBA, bancado pelo Ministério dos Transportes, 900 mil reais, de 2012 a 2013, foi aprovado, comprova resultados que são 100 mil pessoas que usariam o transporte, sairiam Salvador, Alagoinhas e Feira, isso tem de ser considerado, já entregamos uma cópia ao dr. Bruno Dauster, em 2014, num debate em Plataforma, ele sabe das nossas necessidades de fato. A posição do projeto contempla, de certa forma as nossas reivindicações, a nossa luta de 30 anos, o que não é pouco, daí a gente quer de fato que possamos estar discutindo, colocando alguns dados técnicos comprovados por engenheiros ferroviários, com mais de 40 anos de carreira, que possam estar sendo absorvida, como contribuição, nessa minuta do projeto, nessa audiência de consulta pública. Gostaria de agradecer a todos vocês pela presença, a realização do evento em Paripe, embora pelo horário, esvaziou-se, mas que nossos anseios ficou registrado, assinado. Muito obrigado.

O Sr. Pedro Dórea - Matilde Oliveira dos Santos está? [...] Vamos começando a responder o bloco então.

O Sr. Eduardo Copelo - O bloco começou com Francisco Coelho. Hoje, o trem do subúrbio, Francisco, funciona de 6h da manhã às 20h. Já funcionou em um horário mais estendido, de segunda a sábado. Aos domingos, hoje ele não funciona. O VLT funcionará de domingo a domingo, entre 5h e meia-noite, ou com algum ajuste de horário e terá uma frequência de intervalo entre os trens de 10 minutos, e em horário de pico, reduzido para 8 min e até 4 minutos em alguns trechos. Comparado ao que ocorre atualmente, em que o trem passa de 40 em 45 minutos, nós teremos uma nova realidade de oferta para a região. Francisco ainda falou do ponto de sustentabilidade, esse é um ponto que não se falou na apresentação, que envolve aí também, num conceito mais amplo, questão ambiental. Não tenho dúvida, porque o mundo não tem dúvida de que o transporte urbano que traz a melhor condição de qualidade de vida e, principalmente, dentro de uma grande metrópole, é o transporte elétrico. Não tem emissões, ou seja, não teremos, como já não temos no trem do subúrbio, emissões de gases no trecho urbano e isso é, realmente, um grande diferencial do projeto. Ademais, ele já ser implantado em área já de faixa ferroviária e em vias públicas sem, portanto, trazer tantos impactos negativos. Os impactos serão potencialmente positivos, dentro de um balanço ambiental, que é a expressão que se usa. Ainda se falou em contrapartidas e benefícios sociais da futura concessionária. Ora, nós acreditamos que o próprio VLT é o puxador, é o principal aspecto de contrapartida porque vai trazer uma melhoria no transporte, na mobilidade, redução de tempo, segurança, integração onde não existe com várias vias, trazer a questão de ciclovias, de melhoria ambiental, quebra do muro, enfim, uma série de benefícios sociais para a região que por si só já se supera. Agora, terão que ser tratados alguns casos específicos e aqui, como se falou também, com outros projetos acessórios de composição para o desenvolvimento também de toda a região. Simões Filho – o secretário já expôs a

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

resposta, o secretário já falou, gostaria só de acrescentar que no caso de Mapele, já temos a faixa ferroviária, já está em poder do estado até Mapele, mas não está Simões Filho, Candeias, Camaçari, que é propriedade do governo federal e está concedido a uma concessionária de transporte de cargas que hoje é a *SVALLI*, e isso terá de ser feito quando futuramente se colocar também o compartilhamento e negociação com eles. Toda a questão que envolve trem regional e as questões colocadas por Gilson – parcialmente, várias já foram respondidas. A questão da bitola, foi colocada. Gilson, hoje a gente opera o trem do subúrbio, parece uma operação de enxuga gelo, porque você faz uma coisa... por exemplo, recentemente, se implantou uma nova modalidade de manutenção de via, que tem trazido alguns benefícios, mas é custo, custo, sistemas são antigos... a situação realmente é merecedora de um outro viés, composto com o viés técnico pra que possamos fazer aquilo que dá o melhor resultado e não apenas aquilo que parece ser mais fácil fazer. Nem sempre o fácil apresenta o melhor resultado, mas estamos aqui recepcionando, como temos debatido com vocês ao longo do tempo. Como você mesmo falou, vários aspectos do projeto atendem aos anseios do movimento e sem dúvida que é um movimento importante, que faz, inclusive, aquele forró no trem. Os eventos no trem são culturais e que não vejo problema nenhum em se continuar fazendo nessa região. Questão da integração com as ilhas – nós vamos chegar aqui em Paripe, não vamos chegar ao ponto de saída da integração dos barcos com a ilha. Sabemos da gestão do transporte marítimo com as ilhas daqui de Maré, que é gestão municipal, não é? O que a gente pensa como Estado, fazer futuramente, é a integração de bilhete de transporte incluindo a questão de transporte hidroviário de ferry boat e as lanchas para Mar Grande, que estão no âmbito do Estado e acho que vai ser uma tendência natural se fazer uma integração, como se está fazendo com os ônibus no município também com o transporte aquaviário municipal, seja para as ilhas, como também a lanchinha que sai dali de Almeida de Plataforma para a Ribeira.

O Sr. Pedro Dórea - Passar a palavra para Ana Valesca. Já foi? Vou chamar outra dama, Luciana Machado? [...] D. Luciana, com a palavra.

O Sra. Luciana Machado – Boa noite, eu sei que o sr. já falou a respeito das desapropriações, certo? Eu moro há mais de 15 anos às margens da linha do trem, e eu queria saber o seguinte: os trens já passam perto da minha residência, eu tenho um comércio, já há muitos anos, NE, até hoje, e não modificou nada, estou lá até hoje. Eu queria saber se serão removidas as pessoas que já moram na linha do trem aonde já passa atualmente, ou será de Paripe em diante. Porque já moro lá há 15 anos, e nunca ninguém mexeu com a gente, sempre tivemos essa preocupação de saber realmente, se vocês irão tirar as pessoas que já estão lá há muitos anos e que o trem já passa pelo local, se o trem é maior, essas coisas. Obrigado!

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Pedro Dórea - Vamos ouvir mais uma dama. Dona Carmen Lisboa.

O Sra. Dona Carmen Lisboa – Eu saúdo a mesa na figura de Bruno, e todos os presentes que resistiram até agora, uma audiência nessa ordem, realmente estarmos aqui é porque damos importância a esse assunto. Eu gostaria de falar um pouco da minha trajetória, estava ouvindo o pessoal dos rodoviários falando, e aproximadamente há 20 anos atrás fui surpreendida com a demissão, fui ferroviária durante 15 anos da minha vida, estou aqui porque sou ferroviária, nasci ferroviária, eu fiz estradas na escola técnica, e me especializei em ferrovia. Só que o destino ingrato, me fez sair desse ramo, e tive que aprender outro ofício. E hoje, sou professora da rede pública, mas sempre sonho com um trem de qualidade para o povo da Bahia. O VLT para mim foi algo maravilhoso, ver o VLT, como entendo da parte técnica, pois sou técnica de estradas, especializada em ferrovia, apesar de ser professora hoje, queria perguntar, já foi falado, dito, eu vi o último trem sair daqui, eu não sou velha, apenas comecei nova, eu vi o pirulito sair, o mochila, vi esses trens passarem na ferrovia, essa história faz parte da minha vida. Ainda como estagiária, eu vi isso, e chorei, mas eu disse um dia o trem volta. Com isso, queria perguntar para vocês porque não estende o VLT até Camaçari, Simões Filho, aproveitando a bitola já existente. Não sei do cronograma da obras, mas um ano sem trem é muito tempo para nós do subúrbio. Por que não aproveitamos o trem já existente, adéqua essa obra, e estende essa malha ferroviária. Sei da ferrovia Centro Atlântica, quando fui demitida foi por ela, a mesma não tinha interesse na minha pessoa, e tive que me readaptar ao processo. Então quero perguntar para vocês exatamente isso, porque não se estende esse sistema até Camaçari?

O Sr. Pedro Dórea - Sr. Franklin ... José Gilson...

O Sr. José Gilson – Boa noite, eu gostaria de agradecer aqui a presença dos mesários, e dos presentes. Queria resalvar aqui, que audiência publica não é lugar de política, na verdade não vinhamos aqui discutir política nem suas diretrizes. Pois na realidade mudou o governo, mas o sistema continua o mesmo. Mas mudou para o povo! O que vinhamos fazer aqui foi reivindicar o direito do cidadão na questão da mobilidade urbana, essa questão foi a menos falada. Eu vim, cheguei aqui quatro e meia da tarde, coloquei meu nome de primeira na lista, e quase meu nome não foi chamado. O que vinhamos fazer aqui? Discutir a questão do VLT no subúrbio, então o que deveria ser feito, as diretrizes do debate deveria ser dado prioridade não apenas para alguns, como vimos 04 ou 05 pessoas do sindicato para falar do desemprego, que não é o que está em pauta. O que está em pauta é o VLT. Vindo gente de lá de Cajazeiras, Valéria, passa na frente, eu sou morador daqui da ilha de São João, estou me sentindo prejudicado. Pois vocês colocaram as placas, fizeram recurso, pediram voto, e nós acreditamos que o governo iria fazer o trem chegar até lá. Até então, chegou até Paripe. E eu queria dizer que a audiência publica é a essência

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

da democracia. Não estamos aqui puxando nem para o lado e nem para o outro, eu não tenho partido político, eu sou cidadão . Eu vim aqui com minha família, o direito de uma comunidade que é uma ilha também,.que está sendo prejudicada, a Ilha não tem um fim de linha hoje, os ônibus estão querendo passar embaixo e são 8 mil moradores; juntando com Aratu, com Mapele, com São Raimundo, são mais de 15 mil pessoas prejudicadas. Então, na realidade, queria deixar pra vocês é que chegar até Paripe é muito bom. Mas o ideal seria que chegasse até Simões Filho. E nas próximas audiências públicas, que tivesse um critério de estar procurando saber se a pessoa é do sindicato, pra não deixar pessoas falarem na frente... e tem muita gente aqui querendo falar, perguntas importantes que não foram respondidas pelo sr.; não é culpa de vocês, mas da organização. Chama-se audiência pública, direitos iguais. Boa noite, muito obrigado.

O Sr. Pedro Dórea - sr. Alberto Santos... José Dilson...

O Sr. José Dilson - Boa noite a todas e a todos, à mesa... nossa preocupação com o VLT é falar dos 22 bairros do entorno da avenida Suburbana. Como vai integrar isso? Desde 97 vem se brigando pelas estações de transbordo do Subúrbio, que não temos até hoje. Temos nos bairros Vista Alegre, Alto de Coutos, Teresinha, Rio Sena, esses bairros que têm dificuldade de transporte, porque só tem uma linha lá, ou Lapa, ou Pituba. O que a gente pensava? Que fosse feita uma estação de transbordo em Paripe, já que tem os ônibus de Simões Filho, Rótula do Abacaxi, parasse aqui, para que se integrasse com o VLT. Calçada, pela mesma forma, por quê? Interliga o pessoal que vem de Itapagipe, São Caetano, com o VLT. Acho que seria... o espaço na Calçada já oferece essas condições técnicas. Acho que deveríamos colocar, no mínimo, 2 estações de transbordo no sistema do VLT. Obrigado!

O Sr. Alberto Santos – Boa noite a todos e todas, quero parabenizar o governo do estado por essa realização, num momento histórico que o Subúrbio Ferroviário está atravessando. É um debate, uma audiência pública para discutir com seu povo sobre novo modelo de transporte urbano para a região. Dizer que aqui é sim, na minha visão, o lugar de fazer política pública. Outra coisa, não é de fazer política partidária, concordo, mas temos de dizer quem são os gestores que estão preocupados com a melhor qualidade de vida desse povo nosso. Desde que eu vim pra Salvador, em 1978, que eu ouço aqui no Subúrbio Ferroviário a discussão do bonde, que nunca saiu. Hoje, a partir do governo Lula pra cá, estamos vendo algumas ações a favor do povo necessitado, dos que mais precisam do serviço. Outra questão é a de se defender, falar de categorias. Eu defendo... parentes meus, que são rodoviários, eu defendo, como tenho parentes em outras categorias também que não cabe eu colocar pelo tempo. Mas temos parar de pensar nessa preocupação nossa de umbigo de grupo, de categoria. Temos de pensar a sociedade como um todo. Eu não posso, meramente, por uma posição minha de grupo, só defender o meu peixe, tenho de defender o todo. A minha proposta é que o governo do estado vem

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

trabalhando isso. Acho que perdi alguma etapa da apresentação e eu não pude participar de uma outra discussão que teve sobre a questão do VLT no Subúrbio, parece que foi em Periperi ou Flamenguinho.... não participei, estava com problema de saúde, estou vindo hoje, mas acho que vou poder dar minha contribuição... já estou concluindo... uma questão muito preocupante é a de 3 estações aqui. Foi colocado aqui que seria a última em São Luís. Só que a nível de Salvador, Subúrbio Ferroviário, temos São Tomé de Paripe, Tubarão e Base Naval. Tá, tudo bem, talvez não tenha recurso, essa coisa foi pensado lá atrás, mas é importante trazer essa preocupação pra gente aqui. Porque parte do subúrbio ferroviário fica desassistida... gostaria de saber, nessa primeira etapa, se tem alguma coisa pensada ou se pode pensar pra contemplar esse povo da região. Só pra concluir, outra preocupação, é a especulação imobiliária. É preciso também o governo do estado pensar de que forma trabalhar, junto com a prefeitura, a regularização fundiária, porque isso vai acontecer, com certeza.

O Sr. Pedro Dórea - Passar para as respostas, e informar antes, um pouco... nós estouramos nosso limite de prazo, mas a mesa aqui concordou e concorda em responder todas as questões que ainda estão aqui. Nós temos, na verdade, 10 ou 12 pessoas aqui [...] Vando Moreira você está nessa lista aqui, foram várias listas, você vai ser chamado, ouvido, sem problemas, não se preocupe, deixa eu só concluir isso aqui.

O Sr. Eduardo Copello – Desocupações. Começar aqui com a preocupação, eu não sei exatamente qual seu caso particular, mas o projeto entre a faixa ferroviária existente poderá ter alguns ajustes necessários - curvas, etc. - que podem significar alguma coisa . Então, será avaliado caso a caso, especificamente. A priori, não sei exatamente onde é para a gente poder falar mais objetivamente, mais claramente. Tem de compatibilizar com o projeto, mas assim, terá o tratamento geral, já dito aqui pelo secretário.

O Sr. Bruno Dauster – Como filosofia, onde não for necessário desapropriar, não vamos desapropriar. Se na passagem do trem, por razões técnicas, ele tiver de fazer, vamos fazer pagando o desapropriado, avaliando por terceiros, etc. Eu não sei dizer, nem Copello, em cada caso, onde vai bater, mas por exemplo, o que eu disse antes: se eu tenho aqui uma casa, a via passava por aqui, mas eu posso colocar ela um pouco pra cá e não mexer na casa, nós vamos fazer. Eu não sei cada caso como é, tem que olhar, aí são os engenheiros de campo que vão ver. Agora, como filosofia, posso dizer que a orientação é: só mexa onde não tiver alternativa, senão, vamos trabalhar com alternativa, ok?

O Sr. Eduardo Copello - Nossa ferroviária atualmente professora... vamos ver, inclusive, se volta a olhar a ferrovia, porque a gente não pode desperdiçar talentos criados ali na ferrovia, temos poucas pessoas que conhecem a área, mas ela falou bem, acho que as questões foram respondidas: a questão de estender a Camaçari e Simões Filho, assim como a bitola, e também o projeto de extensão a Camaçari com o VLT metropolitano em

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

um segundo momento. José Dilson, como integrar os bairros adjacentes: eu lhe trago uma notícia de que... no caso específico você citou os ônibus metropolitanos, mas eles não mais chegarão ao centro da cidade do Salvador, até porque isso já foi um acordo feito com a prefeitura, isso já vai ocorrer com o metrô e ocorrerá também aqui com o VLT. Então, os ônibus de Simões Filho – metropolitano, e não os urbanos – serão integrados exatamente em São Luís ou Paripe, a questão viária que vai definir. E o resto, as outras situações de integração serão colocadas tendo em vista os aspectos técnicos e teremos, provavelmente outra em Calçada, é natural que ocorra. Aqui Alberto falou também de 3 pontos de estação em São Tomé de Paripe, Tubarão e Base Naval – nesse primeiro momento, não estão contempladas diretamente e aí precisam ser iniciados estudos também, aproveitando pra dizer, e também no São João, que está no trajeto com Mapele, e esse já tem a previsão lá não na sequência quando for feito o VLT metropolitano. Já as 3 localidades colocadas por vocês tem de avaliar demandas, começar a estudar possibilidades disso tudo. De qualquer forma, as integrações com o sistema de ônibus ocorrerão na integração operacionalizada, interoperacionalidade entre os cartões, num primeiro momento. E você também comentou a questão de especulação imobiliária, isso já foi abordado em outras questões e esse tem os aspectos positivos, porque quem já é proprietário tem sua valorização dos seus imóveis, das suas propriedades, é natural que aconteça isso e a gente tem que olhar ações para aqueles que não tem a propriedade, sua posse definida e tem todas as outras ações integradas, políticas públicas pra isso.

O Sr. Pedro Dórea - Seu Vando, com o pedido de desculpas de toda mesa e organização, passo a palavra para a sua pessoa se manifestar.

O Sr. Vando Moreira – Eu gostaria até de pedir desculpa, mas o que me trouxe aqui hoje era a representação legal do bairro do Lobato. [*Pedro Dórea aponta para que se dirija à plateia*] Gente, meu nome é Vando Moreira, moro no bairro do Lobato há 40 anos, tenho 46 anos de idade e o que me deixou triste aqui hoje nessa audiência pública foi porque eu não ouvi um líder comunitário que de fato estivesse falando aqui da necessidade e da melhoria da qualidade de vida que é logo, que é a chamada do VLT do subúrbio ferroviário. Eu vi sim, to muito triste com isso, porque vi debate de politicagem, sindicatos, enfim... claro que todos tem de ter o direito de se manifestar, de se colocar, mas isso me deixou muito triste. Pedro, as 2 perguntas que faço pra você e para o secretário é com relação, concernente à saúde. Sou coordenador da Associação da Santa Luzia e justamente onde vai ser uma das estações, que é ali embaixo do viaduto, onde é o Alto do Bom Viver. Sou diretor-presidente de um e coordeno a parte cultural, esportiva da Santa Luzia, juntamente com o presidente Samuel que por problema de saúde não pôde estar aqui presente. Aqui do meu lado, 2 diretores da Associação, que é *Divanei*, e ali nosso amigo Sandoval. Nós temos uma obra, e aí deputada deve estar ciente, juntamente com nossa vereadora Marta. 2009 ela veio no orçamento de 43 milhões, que é o loteamento Alto do Bom Viver. De lá pra cá, foi reduzida, eu estou aqui chutando, acho

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

que foi 23 milhões e a nossa obra está ali inacabada, é justamente onde vai ficar o ponto de parada do Lobado, debaixo do viaduto. E nós recebemos, secretário, e aí, Pedro, como chefe do gabinete da SEDUR, e eu estou cansado de chegar na porta da SEDUR, com ofícios, e ser recebido da seguinte forma: você faz parte de qual corrente do PT? Eu sou um cidadão, sou professor também, de formação, hoje não estou executando, mas sou morador há 40 anos da mesma casa e moro há 20 metros da linha de ferro. Então, assim, vou ser muito rápido, a pergunta que faço é o seguinte: a gente recebe o esgoto da bacia da Capelinha, da Boa Vista, de uma parte do Alto do Bom Viver. Essa estação vai ficar em cima do emissário. E o que peço? Coloquei na mão do governador Rui Costa, quando ele foi assinar o auto de serviço dessa obra e desde 2015 está lá parado. É questão de 150 metros de tubulação para que se jogue o esgoto que está lá há 560 metros... aí eu convido o sr. a agendar uma visita para que o sr. veja isso fisicamente. Já deixo esse convite para o sr., vamos caminhar, porque geograficamente, essas 5 estações que vão ser colocadas no bairro do Lobato são de suma importância para quase 23 mil famílias que existem no Lobato. Então, peço desculpas também, mas fiquei aqui até o final. O povo me pediu pra passar isso pra vocês. Obrigado.

O Sr. Pedro Dórea - Passo a palavra para *Deuzuk*... Tiago Ferreira... Divanei... Luciana já falou... Daniel Mota... Carlos Pimentel [plateia: "já foi..."] Não, está aqui, resistiu.

O Sr. Carlos Pimentel – Boa noite à mesa toda, boa noite também à plateia aí que está resistindo aí, porque isso é liderança em comunidade, demonstra interesse que a gente tem pelo subúrbio. Obrigado aí também à deputada, vereadora que teve paciência de ficar e ouvir a comunidade. Sou neto também de maquinista com o maior orgulho de estar aqui representando a Associação de Quilombos de Nova Constituinte; e se serve muito do trem, então, temos uma certa preocupação... quando teve a intervenção ali da ponte, que foi feita a nova ponte, colocaram transporte pra fazer a transferência de Plataforma até o Lobato. Então, como sabemos que uma obra dessa tem um impacto na vida do cidadão... hoje o valor é R\$ 0,50, mas quando o VLT estiver rodando, sabemos que vai ser um novo valor e a gente vê que não há preocupação por parte dos governantes, não vou dizer até prefeitura... e o cidadão que vai pegar ali o trem em Paripe, pra descer em Periperi, paga cinquenta centavos, então, quando tiver o novo VLT, qual a preocupação, por parte dos governantes, inflacionar a passagem, para que o cidadão que pegue ali um trem em Paripe e desça em Periperi pague integral... então, temos de ver isso, pensar como seres humanos! Nossos governantes, tanto a nível federal, como estadual e municipal têm de pensar dessa forma, porque o cidadão, às vezes uma senhora de idade... ah, porque vai aproveitar e andar... não, precisa se locomover, então, precisa ter um transporte barato. Quero ficar grato, estou contente com nosso governador que tem pensado no subúrbio e agradecido, em nome de Nova Constituinte, por essa nova obra, mas gostaria também que se fizesse essa observação, e a Constituinte vai agradecer aqui ao governador por ter trazido essa grande obra para o subúrbio, e todos os

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

representantes, nossa deputada e nosso vereador aqui presente, Suíca. Teve muitos políticos que passou pelo subúrbio prometendo e não fez nada. Então, esse é o momento de Salvador, da Bahia, estão de parabéns, a todos que ficou.

O Sr. Pedro Dórea - Muito obrigado, Carlos. Neusa de Oliveira Pereira está presente? [...] Não, é um documento, utilidade pública aqui. Rodrigues Barbosa... Carlos Alves... Péricles Nunes [plateia: "já foi..."]. Então, tem mais alguém? Qual o seu nome? Então, está aqui, Carlos Alves.

O Sr. Carlos Alves – Boa noite a todos, na verdade, parabenizar a mesa e a todos presentes. Vou ser bem breve, acho que o subúrbio está tendo um presente muito importante. E o novo sempre incomoda, né? Hoje vemos que um empresário de ônibus está muito preocupado com essa demanda do VLT, transporte de qualidade, rápido, que vai realmente sanar os problemas do subúrbio ou amenizar melhor o transporte coletivo. Fui rodoviário e sei o que os moradores e passageiros passam dentro do transporte coletivo e quando se criou o consórcio, que seria o boom que ia melhorar o transporte coletivo, isso foi uma piada, continuam as mesmas empresas controlando o sistema caótico e não [...] há problema de fluxo de passageiros, e sim porque... se tenho 10 ônibus e posso transmitir, transportar 1000 pessoas, não vou botar 100 ônibus, não é? Então, o problema maior é esse. Isso aí realmente incomoda os empresários de ônibus, porque existe uma demanda de Salvador, do subúrbio de 60 mil pessoas em média e você vai dividir com transporte de qualidade. Eu digo, se eu for de pegar o transporte coletivo contado, sem ar condicionado, sem qualidade, e o VLT, claro que vou pegar o VLT. Acho que a preocupação do sindicato é pertinente, acho que o governo tem de discutir essa questão, se vai realmente haver a empregabilidade ou não. Outro ponto importante, acho que o governo do estado tem trabalhado muito na suburbana; sou morador de Nova Constituinte e lá vejo realmente que o estado está preocupado com o subúrbio. Temos uma intervenção de uma obra do Estado, do PAC, e hoje o bairro está melhorado. Outra coisa: o empresário fala muito dessa questão de redução de frota. Nova Constituinte é um bairro com 18 mil pessoas, são 2.600 famílias e tem uma linha de ônibus, ou seja, não justifica retirar a linha de ônibus se temos bairros que ainda não foram beneficiados pelo transporte público. Então, isso é jogada de empresário pra querer dizer "não quero abrir mão do meu lucro. Então, acho que o VLT é merecedor, nós também, o subúrbio tem 60 mil pessoas, tem um público que pode consumir esse produto oferecido pelo VLT, acho que merecemos isso. Então, é importante resistir e entender que essa justificativa de não ter renda é coisa de empresário pra não perder o seu capital de lucro. Valeu, obrigado.

O Sr. Pedro Dórea - Passo a palavra ao sr. Nilvonei Xavier, esse? Porque está aqui como Divanei...

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Nilvonei Xavier – Gente, boa noite, pessoal da mesa aí também. Enviei até umas perguntas a Eduardo Copello. Sou morador do bairro do Lobato há 40 anos e acho que o Eduardo já deve ter ouvido uma série de mortes, acidentes de pessoas sendo atropeladas lá no subúrbio. Fala-se de segurança sobre sistema do VLT e vamos falar agora de segurança das pessoas. Existe uma lei federal que fala que as residências têm de ficar afastadas no mínimo 15 metros da linha férrea, certo? Minha pergunta foi: o que vai ser feito com essas famílias que estão realmente lá no trecho Santa Luzia até o viaduto do Lobato? Tem casas que estão a 7 metros da linha férrea, aquele trecho ali antes do viaduto. Então, questão de perigo, as pessoas não sabem o que vai acontecer... e queria saber o seguinte, no andamento do projeto, as empresas vão chamar a comunidade para participar do projeto, para explicar o que vai acontecer dentro daquela comunidade, e colocar as pessoas para participar também da mão de obra, isso é muito importante. Acho que o trabalho vai evoluir, as pessoas vão ganhar também com isso, mas vai gerar emprego, renda também. Queria ver com vocês a possibilidade de estar informando... soube que vai acontecer o leilão dia 31, depois desse leilão, depois de quantos meses vai haver assinatura, iniciada a obra? Gente, obrigado aí.

O Sr. Pedro Dórea - Essa foi a última pergunta com participação e antes de passar a resposta para os secretários, vou responder a você. Nosso secretário Carlos Martins é fundador do PT, com muito orgulho, ele sempre disse isso, tem muito orgulho mas a secretaria e o gabinete... ele é um PT de carteirinha, mas jamais daria essa informação de receber pessoas dessa ou daquela corrente, então, só para ficar claro. Independente do que você registrou, leve o pleito novamente, vamos verificar se foi protocolado lá, vai dar o encaminhamento, a verificação. Gostaria que você levasse até meu gabinete, pra gente localizar o processo e saber quem é que recebe, quem não é, essa orientação dessa forma, tá bom? Vou passar pras respostas

O Sr. Eduardo Copello – Então, já foi antecipado, o pleito será levado e tratado pela SEDUR, ver a questão lá pra ver o que vai acontecer inicialmente, ver essa avaliação. Bom, vamos lá. Casas às margens da via no trecho de São Luís. Já falamos aqui algumas vezes, mas como você tocou no ponto de segurança, os 15 metros... a legislação coloca, para o transporte ferroviário pesado esta margem. Então, o VLT tem características diferentes desse transporte, e uma tecnologia que faz com que o sistema de frenagem do trem de VLT seja muito mais eficiente do que temos hoje e em um sistema pesado. Então, isso muda completamente. Até o trecho Comércio-Calçada falamos, vamos conviver lá com a faixa próxima dos veículos. Agora, cada situação, foi falado aqui, à luz do projeto técnico, será analisada durante o decorrer do processo.

O Sr. Bruno Dauster – Quero deixar claro que em função da segurança que temos em vários trechos daqui do subúrbio, de casas muito próximas à linha, e casas inclusive que as

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

portas abrem praticamente sobre a linha, em alguns casos a gente vai ter de tirar porque é uma questão de segurança que a gente não pode conviver. Agora, a solução, como filosofia, em que vamos buscar dar é colocar uma barreira física entre... claro, se não tivesse uma casa, de onde pode sair uma criança correndo e que você não tem controle, etc., você poderia não ter barreira nenhuma, mas a gente considera que, por uma questão de segurança é importante que haja uma barreira física no subúrbio, que não é pra segregar, mas apenas para assegurar a segurança mesmo, sobretudo porque tem muita criança. Temos um fenômeno, por exemplo, durante o Carnaval, em função dessa situação, aumenta muito o número de atropelamentos porque o cara toma uma, duas, três e sai com menos cuidado e sai em cima do trem e morre. Então, para não termos esse tipo de situação, vamos ter, nesse trecho que é mais crítico, ter uma barreira isolando. Agora, dentro da barreira, se a casa estiver logo depois, não tem problema, ok? Isso como filosofia. Em alguns casos a gente vai ter de mexer, mas vamos tentar evitar. E no trecho que vai de Calçada até o Comércio, nós optamos por colocar o VLT se desenvolvendo em cima de uma plataforma que é uma calçada. Por quê? Pra reduzir o custo e tenho certeza de que a preocupação é quase um mantra que a gente repete pra nós mesmos: “tem de baixar o custo...”, porque eu não tenho grana, quando você está cheio de grana é fácil você gastar, quando você tá na pior, você se vira para sobreviver como pode. Então, para baixar o custo vamos usar a catenária, em vez de usar um trilho de energia embaixo embutido. Agora ao usar a cantanaria, se deixássemos os carros e os ônibus juntos, correria o risco de um ônibus bater e jogar aquele fio de 3 mil volts no próprio ônibus ou num carro. Claro que, conceitualmente, se ele for cair, desliga antes, mas até o momento em que não desliga pega e mata 30 pessoas dentro de um ônibus. Então, pra não ter esse dia, colocamos o VLT em cima de uma calçada onde você, quer dizer, plataforma, onde você no meio vai ter o trilho e depois você tem a calçada mesmo em que você vai ter o caminho para as pessoas andarem. “ah, mas aí o cara pode também *caminhar ali...*”; pode, mas estamos falando em centro da cidade, em horário de trabalho; as crianças normalmente vão estar acompanhadas, então, é uma situação em que a gente pode não precisar colocar a barreira e utilizar apenas os cuidados normais, porque a criança pode correr pra baixo do ônibus? - pode, mas isso normalmente não acontece porque as famílias vão também cuidar etc. Ok?

O Sr. Eduardo Copello - E as pessoas serão direcionadas para a travessia em locais seguros sem problema nenhum. Processo de licitação. Na verdade, não é leilão dia 31, é o processo de consulta se encerra no dia 31, teremos ainda alguns eventos nesse período, depois a gente recolhe todas essas sugestões e as que virão serão analisadas, incorporada de acordo com a viabilidade que se possa extrair de máximo no projeto e aí sim faremos o processo licitatório. E na sua pergunta você falou ainda se ainda começa a obra em 2017, a expectativa toda e o cronograma indica que ainda em 2017 teremos início de obras. Agora, sabemos que tem todo um procedimento público legal pra isso.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Bruno Dauster – Um último aviso, e peço que ele seja divulgado. Os vídeos que mostramos no início estão disponíveis no site da Casa Civil e da SEDUR e da CTB, podendo ser baixados por qualquer pessoa que entre nesse site, vai estar lá...

O Participante - Não seria melhor estar criando uma comissão de acompanhamento dessa situação? Porque aí fica melhor, sair daqui com uma comissão indicada, né?

O Sr. Bruno Dauster – Eu não tenho, pessoalmente... primeiro, evidente, isso não é uma obrigação nossa, numa audiência pública, mas não tenho problema nenhum se criarem uma comissão e ela venha dialogar com a CTB, trazendo dúvidas, pedindo esclarecimentos, etc. Ou até que qualquer um, qualquer comunidade, sindicato, grupo que queira fazê-lo, em comissão ou não, procure a CTB, procure a SEDUR e dialogue, porque senão a gente também diz “por que não faz a comissão?”. Está livre. Quem quiser que nos procure, lá tem como fazer, como entrar em contato, questione.

O Sr. Pedro Dórea - Esse é o momento de audiência, consulta também, a consulta pública está aberta para vocês conhecerem o projeto. [...]

O Sr. Bruno Dauster – Eu não gosto muito de comissão não, mas isso é um problema meu, é uma idiossincrasia minha, porque acho que burocratiza. Então, acho melhor que quem desejar, em grupo ou não, nos procure que a gente dá o esclarecimento.

O Sr. Eduardo Copello - Fracionamento de passagem que foi abordado. O sistema tarifário hoje da cidade é de tarifa única, bilhete único. Se você vai a 1 km ou se você vai a 30 km ou se você vai usar como no caso do metrô, em que você usa acoplado com uma tarifa única com o ônibus, você paga a mesma situação. A sua proposta muda completamente todo... não poderia ser só pro VLT dessa forma, então... enfim, essa é a prática. Com relação à possibilidade de mão de obra dos bairros na obra, essa é uma prática que, quando se é possível fazer, se coloca com as empresas e uma preferência, etc. Agora, nem sempre se pode atender a todos e tem a necessidade de qualificação e de alguma coisa... não se pode colocar isso como se fosse de atendimento a todos, mas isso sempre é colocado nas obras do estado, diversos exemplos de que isso acontece.

O Sr. Bruno Dauster – Incentiva-se que faça isso, mas não podemos obrigar, inclusive legalmente não podemos obrigar.

O Sr. Pedro Dórea – Minhas senhoras e senhores, mais alguma colocação neste momento? Estamos a 3h32min na audiência pública... tem de falar no microfone, senão não grava.

TRANSCRIÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O VLT DO SUBURBIO

O Sr. Nilvonei Xavier – Queria só reiterar uma situação, que se aquele problema do alagamento que Vando está citando ali não for resolvido, VLT não passa pelo trecho do Lobato, entendeu? Porque nesse problema do alagamento, a água desce de Capelinha, São Caetano e esse trecho aí, como já se conhece já, o VLT não vai passar.

O Sr. Pedro Dórea – Essa observação feita já é problema hoje do funcionamento do trem. Precisamos parar o trem algumas vezes em algum momento por causa do alagamento na região. Isso está contemplado dentro do projeto, com uma previsão de reforma de toda parte do sistema de drenagem, até porque não dá pra poder conviver, como você falou, não dá pra rodar.

O Sr. Bruno Dauster – Agora só pontualmente, não vamos refazer a macrodrenagem da cidade, não dá...

O Sr. Pedro Dórea – Com o objetivo de resolver pro trem passar.

O Sr. Pedro Dórea – Minhas senhoras e senhores, agradecendo a presença e participação de todos, em especial, queria registrar a presença de duas parlamentares, uma vereadora municipal e deputada estadual que ficara o tempo todo, e um deputado estadual! Desculpe, Bira, você é corrente rubro-negra também, viu? Agradecer a presença, participação de todos vocês, acho que foi muito proveitosa, agradecer a mesa também, tá certo? A SEDUR, a Casa Civil, a CTB estão disponíveis para todos. Estão encerrados os trabalhos dessa audiência, muito obrigado a todos. (Palmas).

X.X.X.