

## 2. RELATÓRIO SÍNTESE - OFICINA SEAERJ 04-07-2017

Vicente Loureiro, diretor executivo da Câmara Metropolitana de Integração Governamental, abriu a reunião registrando a presença do deputado Eliomar Coelho e dos presidentes do Instituto dos Arquitetos do Brasil, Pedro da Luz, e da Seaerj, Haroldo de Mattos, e em seguida convocou os presentes para comporem a mesa.

Gerard Andres Fischgold, Superintendente de Projetos da Câmara Metropolitana, explicou a dinâmica do evento e convidou Rômulo Dante, professor da Coppe/UFRJ (Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro) e especialista em Planejamento de Transporte Público do Consórcio Quanta-Lerner, para iniciar sua fala.

Dante apresentou a síntese do diagnóstico da Região Metropolitana do Rio de Janeiro segundo o eixo de Mobilidade e fez referência ao Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), que traz, como síntese de diagnóstico, objetivos estratégicos como conter espraiamento, fortalecer centralidades selecionadas e promover desenvolvimento econômico e social. Para ele, a mobilidade precisa estar articulada a esses três objetivos. No âmbito das soluções, o especialista apontou que é necessário repensar a rede de transporte coletivo e as integrações que apoiem essa lógica, além de reorientar o transporte individual. Para tanto, o professor apresentou soluções como enraizamento (atendimento às demandas por atividade dentro da própria centralidade) e integração de transbordo e tarifária. Alguns dos desafios apresentados por Rômulo foram o de incluir todos os diferentes serviços de transporte na estratégia de desenvolvimento da RMRJ, além de incentivar os serviços locais, não impor transbordos excessivos e desnecessários, adotar padrão de qualidade em todos os serviços, compensar os riscos do não cumprimento dos compromissos de integração, garantir quantidade e qualidade, entre outros.

Nilton Leão, da Secretaria de Transportes, ressaltou que o PDTU foi um importante instrumento que levou o governo a mapear o transporte e criar soluções, e lembrou que a integração física e tarifária foi um dos instrumentos que surgiram também no desenvolvimento do PDTU. Lamentou que o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ainda não tenha se consolidado no centro da cidade do Rio de Janeiro como um sistema de integração de transporte e reclamou do intervalo de 15 a 20 minutos entre cada carro. Leão afirmou que, se quisermos resolver o problema da integração, precisaremos primeiro resolver a dispersão tarifária que atrapalha a consolidação do Bilhete Único. Como soluções, o especialista falou sobre a adoção de redes com integração modal ou multimodal para privilegiar os fluxos principais e avaliar os impactos. Ainda segundo Leão, as novas redes deverão diminuir as deficiências e melhorar as qualidades observadas dentro de uma visão mais conjuntural.

Sergio Marcolini, da Secretaria de Transportes, também falou sobre o Bilhete Único, instrumento instituído por lei em dezembro de 2009 como facilitador das viagens intermunicipais. Lembrou que Bilhete Único do Rio de Janeiro foi o primeiro a ser implantado no país, atendendo a 20 municípios da RMRJ, e explicou sua lógica de funcionamento aos presentes. Até hoje, já foram cadastradas 4 milhões e meio de usuários no sistema.

Depois foi a vez da Clarisse Linke, diretora executiva do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, da sigla em inglês para *Institute for Transportation and Development Policy*), fazer sua apresentação sobre o tema. Segundo ela, mobilidade não é apenas oferecer uma infraestrutura de deslocamento à população, mas oferecer a oportunidade de as pessoas acessarem equipamentos, oportunidades econômicas e que é preciso debater a distribuição de serviços e oportunidades na cidade como um todo. Segundo Clarisse, no momento atual, em que se fala de mudanças climáticas, nos deparamos com o aumento de taxas de motorização, com 900 milhões de veículos em todo o mundo. Para a especialista, países em desenvolvimento como China e Índia ainda levarão a um rápido crescimento desse número. E lembrou que, entre 2001 e 2012, o aumento da motorização na RMRJ foi de 73%, o que correspondeu a 1.2 milhão de veículos a mais nas ruas. Segundo Clarisse, o objetivo é criar um sistema de transporte público que seja atrativo para quem está migrando para o carro e para a moto por causa de conforto, segurança, mobilidade e conveniência, tudo o que o sistema público não oferece.

Por último, o presidente do Conselho de Transporte e Logística da Associação Comercial do Rio de Janeiro, José Gustavo, falou sobre integração de modais. Para ele, cada modal tem um papel específico e não adianta que projetos tentem fazer com que um atue no campo do outro. José Gustavo lembrou que o serviço de barcas vem sendo largamente reduzido ao longo dos últimos anos e que em mais algum tempo não mais existirá. E finalizou afirmando

que o sistema de transportes hoje do Rio de Janeiro é inviável, simplesmente porque não existe integração. Para ele, a medida será fundamental para resolver diversas questões, entre elas, a redução tarifária.

Após a fala dos especialistas, foi aberto espaço para perguntas e respostas.