

Rio de Janeiro, 10 de setembro de 2024

Ata de Realização da 1ª Consulta Pública da Estruturação da Modelagem da Licitação para a Delegação dos Serviços de Transporte Público Intermunicipal Metropolitano e Não Metropolitano de Média e Longa Distância Operados por Ônibus no Estado do Rio de Janeiro

FICHA TÉCNICA

Data de realização: 15 de agosto de 2024

Horário: 14h30 às 17h30

Formato: Virtual, com transmissão ao vivo pelo Youtube

Plataforma: Zoom

Presidente: José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Mediação: Otávio Santana – Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Apresentação: Marcos Bicalho – Consórcio Logit-Oficina-Sinergia

Participação pelo Zoom: aproximadamente 100 pessoas

Espectadores Únicos no Youtube: 409 (04/09/24)

Visualizações no Youtube: 1342 (04/09/24)

Link da gravação: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDfMzesS4k&t=3122s>

Link da apresentação (PDF): <https://drive.google.com/file/d/1v8vE6Oz-rZBmSAK-ppnf4rxwzLwzLT3F/view?usp=sharing>

Agenda da Audiência:

- Duração: 3 horas
- 14h30 – Abertura de sessão
- 14h35 – Mensagem de boas-vindas
- 14h40 – Introdução ao tema
- 14h50 – Apresentação dos consultores
- 15h00 – Apresentação da proposta de modelagem da licitação
- 16h00 – Abertura para manifestação dos participantes
- 17h30 – Encerramento

TRANSCRIÇÃO DAS MANIFESTAÇÕES DO PÚBLICO E RESPOSTAS DA EQUIPE TÉCNICA DO CONSULTORES E DO DETRO-RJ

Rafael Simão – Gerente do Projetos e Processos - Prefeitura de Paty de Alferes

Boa tarde. Eu sou Rafael Simão, trabalho aqui na Prefeitura de Paty do Alferes e faço parte aqui de um grupo de integração regional do Centro Sul Fluminense. Eu estou olhando aqui um dos slides, com relação aqui às áreas de concessão, ou, a princípio, o estudo inicial dessas áreas, e aí, por exemplo, Paty do Alferes e Miguel Pereira estão dentro de uma microregião, e outras que estariam dentro do centro sul estão em outras regiões demarcadas. Como será a integração do transporte intermunicipal com o transporte municipal? Por que que eu faço essa pergunta? Aqui na nossa região, a gente tem uma empresa de transporte intermunicipal que é basicamente a que faz o transporte municipal também porque a gente está sem essas empresas, tanto em Miguel Pereira quanto em Paty do Alferes. E vamos dizer assim, a principal ligação, que é do centro desses dois municípios, com outros centros mais populosos, que seriam Vassouras, Três Rios, Paraíba do Sul, é feita exclusivamente pela Linave, que é a empresa que hoje tem essa concessão, e a gente não consegue fazer uma licitação que preencha, vamos dizer assim, as linhas secundárias do município pela baixa densidade populacional, pelo baixo número de usuários, então assim, essas linhas suprem o que é o básico, e elas não entram dentro do município. E aí, nessa nova estrutura, isso provavelmente vai continuar, quando a gente faz uma licitação da deserta. Como vocês veem nesse planejamento, uma possível integração do transporte municipal, trazendo dos bairros mais remotos para áreas talvez mais populosas, dos centros da cidade, e a integração com o transporte intermunicipal, que pega o filé mignon dos municípios pequenos.

Marcos Bicalho dos Santos - Diretor de Gestão – NTU

Boa tarde a todos e a todas gostaria, em primeiro lugar, de complementar o meu xará pela apresentação. E acho que o trabalho está ainda em desenvolvimento pelo que eu percebi, ainda não temos todos os dados e os resultados prontos. Então, é um momento adequado para a gente poder realmente dar alguma opinião sobre o que foi apresentado. Considerando o nível de detalhamento que foi feito, uma questão que preocupa bastante a NTU, nesse processo, é a não observância das diretrizes da lei de mobilidade urbana que, desde 2012, estabelece a diferenciação entre tarifa técnica e tarifa pública, como uma diretriz da política nacional de mobilidade urbana. Então é de lamentar a gente ver a segunda maior região metropolitana do país não acatar essas diretrizes, principalmente face à realidade que esse setor enfrentou aí desde os períodos da pandemia. Se, antes da pandemia, nós tínhamos poucas cidades brasileiras que já estavam avançando nessa questão da separação entre a tarifa técnica ou a tarifa de remuneração do operador da

tarifa pública cobrada do usuário, hoje nós já estamos com mais de 360 cidades brasileiras praticando essa diferenciação de tarifas e incorporando subsídios públicos na equação de equilíbrio econômico-financeiro desses contratos de concessão. Para se ter uma ideia, 55 cidades brasileiras hoje já estabeleceram em lei essa diferenciação da tarifa técnica, da tarifa de pública. Isso é fundamental para todos os operadores no sentido de a gente avançar na questão da segurança jurídica desses contratos de concessão. Todos nós que atuamos no setor verificamos no dia a dia a luta que o próprio poder público tem, às vezes, para poder equilibrar esses contratos aumentando a tarifa pública. Existe uma pressão social muito grande e é uma questão muito mais política do que técnica. Então, eu acho que é um momento do Governo do Estado de Rio de Janeiro de prestar atenção nessas questões, né? Se realmente há essa intenção de avançar na qualidade dos serviços prestados aos usuários, eu acho que é fundamental que nessa oportunidade de um novo processo licitatório se avance também criando mais segurança jurídica nesses contratos. Então, eu gostaria de deixar aqui essa mensagem e solicitar que o Governo do Estado realmente se debruce sobre essa questão, acompanhe os modelos que estão sendo implantados em várias cidades brasileiras, só em cidades capitais, nós temos 13 capitais brasileiras já praticando a tarifa técnica e praticando a separação dessas tarifas, três regiões metropolitanas etc. Então, eu acho que é importante o Rio de Janeiro seguir também esse exemplo não só pela importância da região metropolitana, mas também pela intenção que existe de melhorar a qualidade dos serviços. Outra questão que eu gostaria de colocar, que me chamou a atenção, é com referência à possibilidade de, após o primeiro ano de contrato, estabelecer um percentual de frota elétrica como obrigação dos operadores. Eu tenho impressão que isso realmente pode, se não for muito bem detalhado no edital de licitação, criar uma insegurança muito grande para que logo no primeiro ano, após a assinatura do contrato, venha com algum tipo de exigência que não esteja claro no contrato. Então, espero que o edital traga com maior clareza essa questão da inserção dos ônibus elétricos na frota do Estado do Rio de Janeiro. Outra questão que eu gostaria ainda de colocar também, que para mim não ficou claro, é a questão do risco de demanda. Nós, que vivemos aí a crise na época da pandemia, sabemos que, em determinadas situações, não há como o operador assumir riscos de demanda. Então, eu sugeriria que fosse avaliado a possibilidade de pelo menos estabelecer alguns patamares de variação dessa demanda, que poderiam ser risco compartilhado, e, acima desses patamares, a gente ter aí que o poder público possa realmente assumir essa responsabilidade de uma maneira mais protagonista. Então, basicamente são os três pontos que eu gostaria de deixar nesse momento e aguardar aí o desenvolvimento dos debates para se for o caso, eu solicitar uma nova intervenção. Muito obrigado.

Rodrigo Galeão - Sócio Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Boa tarde, Otávio. Boa tarde a todos. O meu nome é Rodrigo Galeão, eu sou sócio fundador do Silveira & Galeão Advogados, trabalho na área de transporte já há algum tempinho. Vamos lá, basicamente são duas questões que eu separei aqui da apresentação do Marcos Bicalho. A primeira, Otávio, diz respeito ao critério de revisão tarifária. Quando o Marcos tratou do reajuste tarifário, ele pontuou que seria adotada anualmente uma forma paramétrica e disse também que, de quatro em quatro anos, haveria a previsão de uma revisão da tarifa. Mas o critério para a revisão da tarifa, isso que não ficou, pelo menos na apresentação, definido. Vai se adotar que critério? Vai ser um critério de custo sobre demanda de passageiros pagantes, uma outra fórmula matemática qualquer. Isso que não está definido, pelo menos na apresentação não ficou e seria o primeiro ponto. O segundo ponto, e o debatedor já adiantou de certa forma, quando foi tratado da mudança da matriz energética, foi dito pelo Marcos Bicalho que haveria a previsão do programa a ser apresentado pelas concessionárias vencedoras de, a cada um ano, o plano de eletrificação da frota. Mas também vou ressaltar na apresentação, logo no começo, a preocupação que se teve na elaboração do edital de garantia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. E aí a minha pergunta é a seguinte, como garantir esse equilíbrio econômico-financeiro do contrato à luz dessa transição energética, notadamente, a aquisição de frota elétrica pela empresa concessionária? Foi pensado algum tipo de investimento ou custeio para assegurar essa frota elétrica, essa transição energética do diesel para eletricidade? Então são esses pontos.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Boa tarde a todos, as perguntas aí são perguntas centrais em qualquer modelagem de concessão, mas vamos primeiro para que o que é mais fácil. A questão da convivência de uma rede metropolitana com a rede municipal é um dilema. A possibilidade de integração ela é bem-vinda, sempre é bom você pegar essas duas redes e integrá-las. Agora, não dá para botar uma regra geral no edital de concessão prevendo já de cara isso, o que está previsto é que o contrato seja robusto o suficiente para absorver essas ideias de integração. E elas são bem-vindas. Eu acho que a pergunta feita pelo Marcos Bicalho é uma pergunta central em todas as concessões do Brasil. Tem um instituto de transferência para iniciativa privada que é muito diferente, uma concessão de uma PPP. Uma PPP você prevê um fundo garantidor e que, quando o estado, o poder concedente, não cumpre, você pode acionar direto o fundo de garantidor para poder receber os dinheiros devidos. No caso da concessão, e é a lógica de, basicamente, todo o sistema de transportes ou pneus, você não tem esse fundo garantidor. A lei da mobilidade tentou, para resolver essa questão, diferenciar que é a tarifa técnica de tarifa de uso. Para quê?

Para o dirigente público gestor poder decretar qualquer tarifa, independente da tarifa que paga para quem produz viagem. Aqui no Rio de Janeiro, o Estado está numa situação econômica e isso foi debatido profundamente junto ao DETRO-RJ. Foi decidido que a licitação sairia, a remuneração dos entes privados seria dada somente pela tarifa de uso. Como é que está sendo desenhada a proteção para todo mundo ter uma garantia de remuneração? Está sendo desenhado o seguinte. O risco de demanda entre decretações de tarifa é da iniciativa privada, mas chega no final do ano, você faz todo outro estudo, e corrige essa questão. Corrige, primeiro por uma forma paramétrica, e se ela ultrapassar uma banda ou ficar abaixo dessa banda de demanda, você pode antecipar o reequilíbrio econômico-financeiro do sistema como um todo. Então, a modelagem que está saindo aqui, devido a uma insuficiência financeira do Estado, é essa.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Bom, eu tenho obrigação de lembrar a todos de que a segurança jurídica pedida nesse contrato, nessa concessão, é a própria concessão. Eu tenho que lembrar isso a todos. Não existe nenhuma garantia hoje no estado do Rio de Janeiro, porque não há concessão, a não ser para algumas linhas que são da região metropolitana, pouquíssimas, que têm contrato. Então, qual é o grande amparo? É fazer esta concessão e a segurança jurídica vai estar nela. A modelagem dela está sendo feita e produzida pela consultoria, de maneira que a gente possa absorver e dar essas garantias. Isso tudo vai estar explícito e o operador que hoje pode não ser ele, mas que venha a ganhar, ele já vai ter o histórico de tudo aquilo que já é feito no estado. Os operadores operam no estado sem nenhum tipo de contrato e operam. Como eu disse, o nosso transporte rodoviário está de pé. Dois milhões de pessoas são transportadas hoje no estado do Rio de Janeiro e tivemos pandemia e hoje estamos numa crescente de passageiros, as empresas estão se recuperando. Então, eu queria ter uma obrigação de falar isso para todos, porque parece que a gente não está oferecendo garantias. Não. A gente opera hoje sem garantias. Hoje, e a partir do momento em que a concessão for assinada, todos terão sua garantia. Então, é bom lembrar isso. Então, assim, eu achei que o Santana ia falar a coisa mais fácil de dizer, por que a pergunta do Bicalho foi qual é a garantia jurídica? A garantia jurídica é a concessão, porque hoje não tem nada. Então, essa era a pergunta mais fácil de ser respondida. Obrigado. Vamos às outras perguntas.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

A questão do equilíbrio para a frota elétrica.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

A questão da frota elétrica são vários lotes que a gente está dividindo, tanto a região metropolitana como o interior, e a decisão do Estado é, por exemplo, que no transporte rodoviário não existirá essa frota elétrica. Então, eu vejo o seguinte, a questão da integração é desejável, mas ela tem que ser caso a caso. Então, nessa situação citada, é desejável [PROBLEMA TÉCNICO]

José Roberto Gonçalves de Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

O Álvaro quer falar um pouco sobre isso.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Boa tarde, em complemento aí ao companheiro de Paty do Alferes, é muito pertinente a sua preocupação, por isso que todo esse processo da modelagem contou com o que a gente chamou de diálogos com as prefeituras. Nem todos puderam participar, mas não significa que as portas do DETRO-RJ não estejam abertas para tratar caso a caso em complemento àquilo que nosso consultor, Antônio Santana, acabou de dizer. É realmente uma situação que tem que ser resolvida a caso a caso, realmente é um pacto que tem que ser feito com os municípios para que não inviabilize as suas redes municipais de transporte. Então, o DETRO-RJ e a equipe encarregada da licitação estão de portas abertas para ouvir as sugestões e seja Paty, seja qualquer outro município que se encontre nessa mesma situação, queira nos propor ou nos sugerir complementação de redes.

Rafael Simão – Gerente do Projetos e Processos - Prefeitura de Paty de Alferes

Desculpa, fui eu que fez a pergunta, já tem algum material específico dessas áreas que vocês possam disponibilizar para a gente já?

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Por favor, eu acho, Otávio, que é melhor ir já para a segunda leva de perguntas, porque o fundamental das questões eu respondi abordando todas as perguntas que foram muito centrais. Eu estou vendo aí algumas pessoas levantando a mão, o Francisco Cristovam, presidente da NTU, e eu acho que era preferível fazer a segunda rodada de pergunta para a gente poder responder.

Richelle Cabral - Diretora de Mobilidade Urbana - SEMOVE

Boa tarde a todos, na verdade vou insistir no comentário que o Marcos Bicalho fez em relação ao subsídio, que também era uma dúvida minha, uma vez que a gente, semana passada inclusive eu estava numa feira nacional de transporte público e o assunto mais discutido e mais comentado como uma tendência nacional é o de subsídio, como sobrevivência e qualidade de manutenção da qualidade do serviço. Então eu queria insistir nessa discussão e dizer se é uma decisão do estado, se foi levado esse em

consideração essa minha primeira continuidade do que a gente já tinha, que o Bicalho já tinha falado. A minha outra questão é em relação à tarifa que eu fiquei realmente com dúvida. Eu entendi que vai ser menor tarifa a competição e em si o vencedor aquele que der o maior deságio na tarifa, porém eu não entendi, quando foi explicado, que todo esse desconto vai ser dado ao longo do processo. Ou seja, eu entendo que quando você entra com deságio, depois é feito um reequilíbrio em cima dos custos atuais, e feitos por essa concessionária, e mesmo assim a gente continua dando um desconto em relação ao preço real. Então eu fiquei realmente com dúvida, não consegui entender como é esse processo tarifário que vocês estão imaginando.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo – NTU

Eu também queria endossar as colocações que foram feitas pelo Marcos Bicalho, o Marcos Bicalho da NTU, porque tem o outro Marcos Bicalho aí da consultoria. E o que a Richelle acabou de falar. Eu acho o seguinte, e levo em consideração a resposta que o próprio Santana deu e o diretor do órgão também. Parece que o Rio de Janeiro está vivendo um momento. Agora, nós não podemos esquecer que essa licitação que vocês estão fazendo é para durar 20 anos de contrato. Então, não é a situação que está no momento que pode ser projetada. Eu sugeriria, modestamente, que se levasse em conta as questões que foram colocadas, por exemplo, atual Lei de Mobilidade. Vou mais longe, o marco regulatório que está às vésperas de ser aprovado e que vai impor a revisão de contratos, naqueles contratos já existentes. Então, por que não considerar aquilo que já está proposto no marco regulatório? Muito provavelmente as discussões vão se dar de detalhes, mas a essência do que está na proposta do marco regulatório já pode ser considerada na elaboração do edital do Rio de Janeiro. Agora, nada impede que seja feita uma fase de transição e na fase de transição sejam respeitadas as condições do momento, que são possíveis para o momento. Mas não imaginar que, às vezes, uma dificuldade momentânea possa interferir num contrato de 20 anos. É muito complicado. Isso vai dificultar o sucesso da própria licitação. Eu vi que tem uma série de serviços acessórios extremamente importantes, que é o serviço de monitoramento da frota, o serviço de monitoramento de imagem. Se não me engano, tem algum outro serviço de acompanhamento, alguma coisa assim. É óbvio que a concessão, toda a concessão, ela é pelo custo. E o custo desses serviços vão estar na tarifa. Então aí me leva a uma sugestão para vocês que é o seguinte: no edital não estabelecer uma tarifa para que o proponente possa dar um desconto, mas obter essa tarifa para cada lote com a apresentação de uma planilha detalhada do custo, o que foi considerado naquele lote como custo da prestação do serviço para que o órgão estabeleça a tarifa de referência. E aí além dos custos próprios da produção do serviço, que todos nós sabemos mão de obra,

depreciação, combustível etc., tem lá o custo dos serviços acessórios, tem lá a remuneração do prestador do serviço. Hoje, da própria planilha da ANTP, ela tem uma estrutura de custo que pode ser adotada caso as empresas consorciadas de consultoria não tenham uma proposta diferente daquela da ANTP, mas, enfim, é uma referência. Eu acho que essas são as minhas considerações por hora. Considerar se necessário uma fase transitória, seria até interessante que desse um prazo. Aqui em São Paulo, por exemplo, quando foi feita a licitação de 2019, aliás desculpe, 2018, assinou o contrato em 2019, foi considerada uma fase de transição, só que não foi dado um prazo. Então, de repente nós vamos ter a frase de transição demorando 5 anos, quando o contrato aqui é de 15. Por exemplo, o prazo da vida útil dos veículos de 8 anos, tudo bem, só que isso tem um custo na amortização. O veículo terá que ser depreciado em 8 anos e não em 10, como é a média nacional. Nada contra você encurtar a vida útil do veículo, mas isso é custo, isso gera custo. E eu vou terminar, eu não vou me alongar mais não. A questão do elétrico é extremamente preocupante. Nós estamos lidando com a implantação de ônibus elétrico no Brasil em várias cidades, todas elas, sem exceção, com problema. E vou logo dizer, o problema que é principal é a questão da infraestrutura elétrica. Custa 20 a 25% do custo da frota, da frota total, para implantar a infraestrutura elétrica. Tem um custo de adaptação das garagens para poder fazer a carga e recarga. Esse custo está considerado ou será que ainda não vai ser calculado uma tarifa para o diesel e depois dado um desconto? E como eu faço para implantar o ônibus elétrico? Se ele custa, está certo que o custo de propriedade dele acaba sendo praticamente 20% a mais do que o do diesel, mas o investimento é 3 vezes maior só na frota, sem considerar 20 a 25% mais para infraestrutura elétrica. E terceiro, e aí eu termino. Não tem cabimento botar um veículo caro, desse com uma estrutura cara dessa, sem uma estrutura viária, sem investimento em corredores e terminais etc. É um desperdício de dinheiro público. Então, ficam aí as minhas sugestões. Obrigado.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado Francisco, antes de passar a palavra para o Rafael Simão, eu acho que melhor a gente começar a fazer as respostas. E eu queria também pedir desculpas aí a todos, por alguns problemas técnicos que a gente teve. O Rodrigo Galeão está dizendo aqui no chat que ele não conseguiu ouvir a resposta, que vocês deram aí na sala no Auditório do DETRO-RJ sobre as indagações dele. Então, se vocês puderem, por gentileza, retomar o raciocínio.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Então vamos concentrar nesses dois agora e aí a gente vê o que o Rodrigo perguntou, separa para nós e vamos respondê-lo aí dentro do possível. Queria primeiro fazer uma

consideração aqui na pergunta da Richelle. É claro que, quando a gente faz a modelagem aqui, quando a consultoria coloca os prazos para reajuste de tarifa e depois, a cada 4 anos, verificar tudo o que aconteceu e as possibilidades, pode ser que naqueles 4 anos vamos fazer o subsídio e aí abre o espaço para rever a tarifa para mais ou para menos. Então ninguém está dizendo que o subsídio nunca será dado, esse é o primeiro ponto, então a gente tem que olhar hoje o porquê do sistema estar de pé e ele está de pé, olhar isso com esse cuidado. Então a gente tem isso aqui, nós temos um sistema que tem um tipo de subsídio ao cidadão e que ele traz uma fidelização, então a própria bilhetagem em si, ela traz essa fidelização, o que mantém aquele dia a dia das empresas, então isso aí, essa escolha é uma escolha inteligente que a gente espera ampliar para todo o estado, não só para a metropolitana, esse é o primeiro ponto. Com relação, isso já fazendo a consideração ao Francisco, veja, quando a gente escolhe isso, quando a gente trabalha e faz a licitação, é dentro daquilo que a gente tem hoje, isso é muito importante, foram os questionamentos da consultoria ao DETRO-RJ, "olha, vai tirar algum subsídio, vai tirar bilhete único, vai tirar subsídio". Não. A gente tem que trabalhar com que temos hoje, e aí com essa revisão tarifária a quatro anos, ela possibilita e, não só a cada quatro anos, para qualquer evento extraordinário, seja para um aumento desse subsídio, desse incremento no BUI, por exemplo, ou mesmo num subsídio direto, caso haja necessidade, isso causa uma revisão tarifária prevista no contrato. Então eu vou me ater a isso para que, eu poderia me alongar a responder algumas outras coisas questionadas, mas a gente tem que olhar que o contrato traz essas proteções. E aí o vínculo está sendo feito pela consultoria e será totalmente transparente para que a gente possa apresentar para a sociedade, para o empresário, e aquele cálculo justo e anual também será totalmente transparente, aliás, eu queria deixar claro que isso foi a primeira medida do nosso [PROBLEMAS TÉCNICOS] Se a gente fugir do que a gente tem hoje, a gente pode colocar em risco todo o sistema, porque o Estado encontra-se nesse momento, e já há algum tempo, com um problema fiscal. Isso é público, isso tem sido externado. Caso mude, um cálculo novo do pagamento das dívidas, um desconto, conforme está sendo projetado no Congresso para isso, e a situação mude, nós temos um contrato que pode ser revisto, porque tem essa previsão ao longo desses quatro anos da revisão como um todo. Então isso será perene. Quanto à pergunta da Richelle, que é muito importante isso aqui, ela colocou, "olha, mas se eu oferecer o desconto, ninguém diz que o desconto é de 30, 20, 40%". O desconto é o que cada empresa, entendendo aquilo que for exposto, vai se tornar a tarifa dele ao longo dos anos. Essa é a nova tarifa dele com o desconto. Então a resposta é essa, Richelle. Nós temos que, dado essa regra do jogo, a empresa vai ter todo o direito de calcular e fazer a proposta, ou até mesmo dizer, olha, eu tenho essa proposta aqui que

é a plenitude da tarifa. Então essa proposta da empresa é sim para o longo dos 20 anos de concessão.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Está tendo um problema aqui de áudio. Então, eu estava falando o seguinte, que o Marcos Bicalho colocou, da NTU, que o Francisco Cristovam colocou, que a Richelle colocou, a questão de integração também foi [PROBLEMAS TÉCNICOS]A gente está notando todas as sugestões, por exemplo, a sugestão do Francisco Cristovam, que fala que, "olha, vocês estão fazendo um contrato de 20 anos, não é um contrato de transição e que possibilite que" [PROBLEMAS TÉCNICOS] Otávio, tente agora fazer as outras rodadas de perguntas para a gente avançar.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Pessoal, é melhor você se organizarem aí, eu acho que o computador, a posição do Álvaro, está com a conexão melhor. Acho que melhorou um pouco a conexão. Eu vou chamar o Rodrigo Galeão para refazer a pergunta dele. E, depois, pela ordem, eu chamo Rafael Simão e o Felipe de Cás, tá bom? Vocês estão ouvindo a gente aí? Rodrigo, por favor.

Rodrigo Galeão - Sócio Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Obrigado, Otávio. Como teve um probleminha técnico, vou refazer as perguntas. São dois pontos. O primeiro: quando foi tratado dos critérios para a readequação do valor tarifário, se falou primeiro do reajuste do tarifário anual, e que para isso seria adotada uma forma no parâmetro. Perfeito. E de quatro em quatro anos, uma revisão tarifária. Só que, quando se falou da revisão tarifária, não ficou estabelecido qual o parâmetro que seria adotado, ou quais parâmetros seriam adotados, para a adoção da revisão tarifária de quatro em quatro anos. Essa é a primeira dúvida. A segunda dúvida: quando se falou da mudança da matriz energética e, a cada um ano, uma adoção ou eletrificação da frota, não ficou claro, pelo menos para mim, o que o DETRO-RJ, o que o Estado pensa em termos de investimento ou um custeio para essa elevação do puxo do contrato. E aí só a título de exemplo. Na cidade de São Paulo, por exemplo, o concessionário é responsável pelo valor da frota do veículo a diesel. E essa diferença entre o preço do veículo a diesel e o preço do veículo elétrico, que é de mais ou menos aproximadamente três vezes, essa diferença é subsidiada por São Paulo. Então, o que que o DETRO-RJ, o que que o Estado do Rio de Janeiro está pensando em relação ao custeio ou essa complementação de custo para que não haja um comprometimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Só isso.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Então, eu gostaria de responder ao Rodrigo. Questão superveniente ao cálculo da tarifa. Por que não tem cálculo de tarifa há quatro anos? Porque ali o contrato será revisado.

Nós verificaremos o que, caso haja de novo uma pandemia, uma queda expressiva na parte de passageiros, então, isso está além daquele cálculo tarifário anual. Porque naquele ano também haverá cálculo tarifário. Digamos que haja uma guerra, que houve o problema do diesel. Aquilo há uma necessidade de um reajuste. Então, a gente abre o espaço dos quatro anos para que as partes possam chegar em um acordo e possam ver "realmente isso foi superveniente àquilo que há no contrato". Isso é muito comum em qualquer concessão, seja ela de transporte, seja ela de rodovia. Então, isso acontece. Além disso, há espaço, durante esse período, para que, em um caso muito extremo naquele ano, aquilo seja revisto. Todo mundo pode pedir uma revisão a qualquer tempo, um lado e outro. Então, isso também está sendo tratado dessa forma. Por isso que não há um cálculo específico para aqueles quatro anos. Essa é a primeira pergunta sua, certo? Então, a gente precisa ver isso. O que acontece com relação ao incremento? Também o Francisco entrou nesse detalhe sobre o ônibus elétrico, o que São Paulo faz, que ela complementa aquele custo diferenciado. Tudo isso foi visto aqui. Ocorre que a única forma de remuneração aqui no estado possível é a tarifa. Nesse momento, é a tarifa. E é em cima dela que nós estamos trabalhando. Então, como foi feito para o ônibus elétrico? Havia, em alguns lotes, ou em alguns dos lotes, principalmente metropolitanos, um possível superávit. O que que o Estado fez? "Olha, nós não queremos, outorga, queremos ainda assim o preço mínimo de tarifa." Isso foi questionado em uma tentativa anterior de licitação e o Estado resolveu buscar a menor tarifa possível. Então não teremos outorga na região metropolitana, nos ônibus urbanos, e nem no interior, no que for urbano. Não haverá outorga. Considerando isso tudo, verificamos que havia, que há um espaço para que, em algumas linhas, a gente possa fazer esse tipo de investimento. Moderniza o setor, traz para o Rio de Janeiro uma qualidade maior no transporte, e uma modernidade, que seria esses equipamentos elétricos, como um ponto de partida para essa modernização a cada ano. Então, espero ter respondido aí, Rodrigo.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Eu quero fazer um complemento. Felipe, a situação aqui no Rio de Janeiro, você tem uma grade tarifária para a região metropolitana inteira, uma grade tarifária que depende da distância dos anéis tarifários de um município para outro, de uma linha para outra. Essa grade tarifária é fixa. Então, evidentemente, têm algumas regiões, alguns lotes, que têm uma produtividade muito maior que outros, certo? O que está se tentando, o que se vai fazer em relação aos veículos elétricos, é que esses lotes que têm uma produtividade maior que outros, para não pagar uma outorga para nivelar todo o mundo, ele vai entrar com alguns veículos elétricos. Estamos tentando fazer o equilíbrio econômico de todos os lotes para partir a licitação com todos no mesmo equilíbrio. Aqueles que têm superávit,

nós vamos compensar com a compra de veículos elétricos, tudo pela iniciativa privada, com a adequação da garagem, como bem falou Francisco, com todos os cuidados de custos. Isso estará tudo demonstrado nas equações dos estudos de viabilidade econômico-financeira feito pelo Estado, pelo poder concedente, certo? E poderá ser consultado por qualquer participante que tenha interesse, certo? Então, a ideia é essa. Não acreditamos que na região metropolitana do Rio de Janeiro existirá muitos veículos elétricos, serão poucos, inicialmente. Aí tem um outro questão. A intenção do Estado do Rio de Janeiro é melhorar a equação climática do estado. Olha lá, daqui a dez anos, pode ser intenção ter como meta 20% da frota elétrica. Só estou usando uma ideia, certo? Nessa ocasião, você tem que fazer o reequilíbrio do contrato como um todo, porque ele não foi considerado nesse instante, nessas contas, certo? Então, está garantido, à iniciativa privada, que nesse momento, na mudança do perfil da frota, existirá um reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Então, quanto a isso, está tudo garantido, está tudo claro, não vai sair um edital que não esteja extremamente claro, os riscos de cada parte, certo? E ele tem que ser, volto a dizer, robusto o suficiente para assumir todas as variações do sistema de transporte, que todos nós sabemos que elas são muito bruscas, certo? Então, se você tem um contrato que não está preparado para isso, todo mundo, tanto para o poder público como a iniciativa privada, como para quem usa, passa por um risco muito grande.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Faltou explicar que essa grade tarifária, como diferente de São Paulo, não é única mesmo no lote. Então cada linha no lote, algumas serão bem próximas uma das outras, mas não necessariamente iguais. Então, por isso, será um percentual de desconto sobre o lote, sobre a tarifa do lote. É essa grade tarifária. Então, é diferente do que o pessoal de São Paulo está acostumado. Tem uma tarifa única. Isto não existe aqui no Rio de Janeiro, a tarifa única. Só para exemplificar para quem é de fora e não conhece o sistema.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, pessoal. Rodrigo, a gente espera que a resposta tenha sido suficiente, senão você pode levantar a mão, pedir para falar de novo. Eu vou passar agora a palavra para o Rafael Simão e na sequência para o Felipe da CAS. Rafael, Simão, por favor, se apresente, a entidade que você representa e a sua posição. Por gentileza, o microfone é seu.

Rafael Simão - Prefeitura de Paty de Alferes

Boa tarde, Sou Rafael Simão, aqui da Prefeitura de Paty do Alferes. Por causa desses problemas técnicos, eu não entendi, eu não ouvi direito a minha primeira pergunta com relação à integração dos ônibus intermunicipais com os ônibus municipais. E outra, eu

queria aproveitar, já que estou falando, se vai existir a possibilidade de bilhete único também nessas concessões do interior do Estado.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

A primeira pergunta sua, o entendimento do DETRO-RJ é que é bem-vinda essa ideia de integrar as suas linhas da rede municipal com a rede intermunicipal. No entanto, isso tem que ser acordado de cada cidade que tem essa intenção, certo? Porque muda toda a equação econômica, muda todo, mas é bem-vinda essa ideia. Quanto à questão do bilhete único, o De Lima vai responder.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Então isso aqui não está na previsão ainda dessa concessão até porque está em fase de estudo. O secretário já soltou uma resolução para estudo, nosso secretário Washington Reis, montando uma comissão para a estudo da viabilidade do bilhete único do interior. E aí pode acontecer de várias maneiras, então seria muito prematuro. A vontade é de fazer, é a vontade de fidelizar, é a vontade de trazer a bilhetagem eletrônica completamente para o estado e isso faz com que o nosso passageiro, principalmente aquele trabalhador, possa se deslocar entre os municípios, aqueles que são maiores e geradores de emprego e aqueles que precisam do emprego daquele município maior. Então essa é uma intenção, está em fase de estudo com muita vontade de fazer. A gente precisa viabilizar financeiramente isso. Então há várias maneiras de se fazer isso e isso está no estudo dentro da Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade Urbana e em conjunto com o DETRO-RJ.

Felipe Da Cás - Gerente da Câmara de Política Tarifária - AGETRANSP

Boa tarde, eu sou da Agetransp, agência que regula os transportes rodoviário aquaviário, ferroviário do estado do Rio de Janeiro, trabalho na Câmara de Política Econômica e Tarifária. Apesar de estar em um outro setor, tem um interesse nosso, estou aqui a pedir da presidência. Uma questão que, pelo menos para nós, aqui, é muito cara, é uma vez até que a gente está falando de um casamento de 20 anos até 40 anos, a questão da taxa de remuneração do capital e como, a princípio, como a gente não teve acesso à modelagem econômica, é uma questão muito sensível, pelo menos nas concessões de rodovias, de infraestruturas, de longo prazo. Não sei como vocês estão lidando, se vai ser uma taxa que vai variar 3 anos com regime de bandas através da análise de risco dos empreendimentos, ou se já é uma taxa pré-determinada pela planilha da ANTP, enfim. Gostaria de só saber ou se isso vai ser assunto para a audiência pública ou consulta pública.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Felipe. Vai para audiência pública, consulta pública, no entanto, a gente pode antecipar. Se fez o cálculo, o cálculo clássico do custo médio de capital, e se estabeleceu uma taxa, que é a taxa mínima ou máxima de retorno do capital. Essa é para essa conjuntura prevendo 20 anos, certo? E isso, a iniciativa privada, você vai estabelecer "olha, a minha taxa máxima que eu aceito é 10%". Se a iniciativa privada fizer seus cálculos e chegar à conclusão que é 8,5%, 9%, vai estar dentro do plano de negócio da iniciativa privada e ela será levada em conta para qualquer estudo de reequilíbrio no futuro, certo? O edital vai estabelecer qual o patamar máximo que ele aceita. E a iniciativa privada vai fazer seus estudos e vai poder dar desconto disso ou estabelecer aquele patamar máximo. Isso depende das propostas.

Felipe Da Cás - Gerente da Câmara de Política Tarifária - AGETRANS

Respondido, muito obrigado.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo - NTU

É só uma pergunta para o Santana, se no edital vai ser exigido o fluxo de caixa ao longo dos 20 anos, o que facilita muitas revisões periódicas, tarifárias etc. Com base no quê? Acho que essa pergunta até tem a ver com a pergunta que o Filipe, se não me engano, fez, de qual é o critério. Se você tem um fluxo de caixa ao longo da vigência do contrato, fica mais fácil fazer o acompanhamento.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

É exatamente isso Francisco. Nas orientações para fazer a proposta técnica, vamos supor, o Francisco Cristovam vai entrar com 2% de desconto na tarifa, na grade tarifária que está lá. Ele tem que comprovar que ele pode dar esses 2%. Ele comprova mostrando o fluxo de caixa em 20 anos, renovando sua frota para definir com a idade média da frota, com a idade máxima, obedecendo aos parâmetros do edital. E, a partir desse instante, qualquer discussão econômico-financeira terá por régua esse plano de negócio que foi oferecido pelo licitante vencedor.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo - NTU

Concordo em gênero, número e grau.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Está respondido, perfeito. Então, o Clayton Santos, da Sentran de Itaboraí, ele gostaria de ter acesso à cópia do ITP, o projeto básico. Aí eu respondi aqui que o DETRO-RJ vai publicar a minuta do edital quando essa estiver pronta, no final de setembro, e ele respondeu aqui, mais uma vez, perguntando se não pode ter acesso ao ITP, entendendo ter esse instrumento informações pertinentes para Itaboraí quanto à análise das linhas que serão

absorvidas ou mesmo inseridas. Esse material será importante para a adequação da estrutura dos transportes nos municípios.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Bom, eu primeiro vou fazer uma observação. Nós estamos agora, resolvemos abrir esse momento aqui de consulta pública, que é diferente das audiências públicas. A gente já vai dar uma ajeitada e estamos satisfeitos, porque estamos conseguindo responder à maioria das perguntas e principalmente do setor que já trabalha, que já é contemplado pelo assunto, e isso é muito importante para nós. Quanto à regra, o modelo econômico preciso, os lotes, a gente já tinha conversado com o Ministério Público, conversamos com todos aqui dentro do próprio DETRO-RJ, e nós vamos levar até o último instante, esse, digamos, entre aspas, segredo, porque é o justo com todo mundo. Houve um debate entre nós, o próprio Santana, "vamos levar tudo agora" e eu fui taxativo junto com a equipe de que não era o momento. O nosso momento aqui é de proteção dessa licitação como um todo, tanto da parte política quanto da parte de possíveis vazamentos, então ele está compartimentado, a gente vêm tratando isso, a presidência vem tratando sobre isso diretamente com o consórcio, os técnicos aqui vão até a área dos nossos anexos técnicos, então no momento a gente não vai ceder o projeto básico, não vai ceder nada que não tenha sido contemplado. Então essa é a resposta para você. Quanto às linhas, tudo que for operacional você pode perguntar que nós responderemos de maneira muito tranquila,

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

O Álvaro aqui, que é o nosso consultor técnico aqui do próprio órgão, já foi coordenador nosso aqui da nossa área técnica, vai responder a parte de qualquer problema e ele já pediu a palavra para falar contigo. Só para alertar que isso ainda não é a nossa audiência pública, só uma consulta. Como eu disse no início, foi uma janela de oportunidade se abriu para uma modernização e a gente vai colocar esse ofício inclusive para o Ministério Público e para a Justiça, o porquê desse pequeno atraso aqui, uma licitação dessa dura em torno de três anos, está sendo um trabalho hercúleo de todo mundo aqui para fazê-la em um ano e oito meses e mesmo assim conseguimos reduzir a pedido do nosso secretário, nós trouxemos isso para entregar o mais rápido possível à sociedade e implementar isso.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Eu queria dizer duas coisas, uma também em resposta ao colega, vou chamar assim porque ele também é de órgão gestor, de Itaboraí, que fez a pergunta, e também ao companheiro de Paty do Alferes, que havia feito antes, e que infelizmente não conseguiu

ouvir a nossa resposta totalmente. A ideia é que, primeiro, nesse processo todo da licitação, houve um cuidado de promover o que a gente chamou de rede de diálogos, mediante as quais a gente ouvia, individualmente e, às vezes, em grupos de municípios, as manifestações das prefeituras. Para o DETRO-RJ, para essa administração, para a gestão do presidente Leonardo Matias, é muito importante a participação dos municípios. Isso também é uma orientação que veio do secretário Washington Reis. Então, é importante ouvir todos os nossos pares. E quem são os nossos pares? Os que compartilham conosco a difícil missão de serem gestores de sistemas de transporte público. Então, nesse sentido, complementando o que o nosso diretor De Lima disse ao companheiro de Itaboraí e ao de Paty do Alferes, e de outros que houver nessa sala que eu não tenha visto, porventura, é que as portas do DETRO-RJ estão abertas para receber as suas sugestões, no que diz respeito à rede, no que diz respeito a linhas, no que diz respeito a ligações que, porventura, não estejam contempladas em seu município ou envolvendo o seu município, ok? Isso é a primeira missão que é muito importante que a gente cumpra aqui e faremos questão de cumprir. O nosso outro consultor me lembrava aqui fora da câmara que não foi, esse é um detalhe que é importante, que a questão é da tarifa. A tarifa na região metropolitana ela é por pares de SMTC, ao passo que, no interior do estado, ou seja, fora da região metropolitana, vamos chamar assim, ela é quilométrica, ou seja, em função direta da distância percorrida pela linha, de ponta à ponta. Isso, na modelagem que está sendo feita, está sendo mantido. Eu só fiz questão, e ele me lembrou muito bem aqui, acertadamente, é porque essa questão não havia sido dita com essa clareza, com essa ênfase, e é importante que isso seja entendido por todos que estão nos ouvindo nesse momento.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Eu vou reforçar aqui, as nossas portas não estão só abertas, fica o convite mesmo para que você venha aqui até conversar sobre o que a gente não pode expor. Não há problema nenhum de você vir aqui e entender o processo daquilo que te interesse. Então pode vir, é só marcar aqui e dar uma ligadinha para o DETRO-RJ, "quero falar com a DTO e qualquer um de lá". A gente recebe a todos, ok?

Rafael Simão - Prefeitura de Paty de Alferes

Ok. Obrigado pelos esclarecimentos.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado Álvaro, obrigado De Lima. Passar a palavra agora para o Marcos Bicalho da NTU novamente. Marcos, por favor, a palavra é sua.

Marcos Bicalho dos Santos - Diretor de Gestão - NTU

Ok, obrigado. Eu gostaria de complementar com mais algumas questões, que ainda ficaram em aberto pra mim. Primeiro eu gostaria de uma justificativa técnica da redução da idade máxima da frota para oito anos, eu não sei quanto que é hoje no Estado do Rio de Janeiro, mas a tendência nacional é de a gente fixar isso em torno de dez anos. Então eu gostaria de saber um pouco sobre essa justificativa. O segundo ponto que eu gostaria de colocar é se o edital está prevendo alguma instância específica de resolução de conflitos, nesses contratos de concessão, porque isso também é uma tendência que tem ocorrido a nível das licitações mais recentes no país, e eu gostaria de saber se tem essa previsão de alguma instância de resolução de conflitos que vá ser incluída no contrato. Então são duas questões complementares que eu gostaria que fossem respondidas. Obrigado.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Eu vou responder às suas perguntas, Bicalho. Primeiro, eu queria lembrar que a idade nossa máxima era de sete anos, certo? Então o Rio de Janeiro já tinha uma idade máxima de sete anos. Depois da pandemia, com o bom senso, claro, sempre, porque ele norteia o direito. E com os problemas que aconteceram, nós demos uma sobrevida entendendo que era necessário naquele momento. Então, isso foi feito e é por isso que o sistema está de pé, porque esse mediador de conflito, que tem sido legalmente o órgão, o DETRO-RJ, ele é esse mediador de conflito por lei, agora ele passa a ser parte, eu entendo, e essa tua colocação, acho que foi perfeita.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

A gente pode pensar nisso, porque de alguma forma ele vai ser parte, mas, legalmente, o mediador de conflito de transporte rodoviário intermunicipal é o DETRO-RJ e ele tem feito essa parte, inclusive, entre as empresas e por isso o sistema está de pé. A gente tem até zerado, na última semana, zeramos até questões judiciais entre empresas. Chamamos para conversar, mediamos esse conflito entre elas e tomamos um equilíbrio ali resolvendo o problema. Então, assim, há que se considerar isso sim, porque ele passa a ser parte, mas a gente já tem algumas linhas licitadas e vem operando sem nenhum problema. O DETRO-RJ tem cumprido a parte dele, o Governo do Estado, e as empresas também naquilo que já foi licitado, ok? Mas é uma boa consideração para todo mundo, é mais uma proteção para todos, sem nunca esquecer que a justiça, no final, ela é o principal mediador do conflito, não estamos satisfeitos, mas a gente quer que o sistema esteja de pé, acho que é o desejo de todos.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, De Lima. Marcos Bicalho, você ainda está com a mão levantada, quer fazer mais algum comentário? Não, né? Eu vou passar, então, uma palavra pro Evandro Vale. Evandro, por gentileza. Se apresentar, se possível, abrir a câmera. Se apresentar, a entidade que representa. A palavra é sua.

Evandro Vale - Representante Legal - Billing Pay

Só um minuto. Boa tarde, tudo bem? Boa tarde a todos. Vocês estão me ouvindo? Estão me ouvindo, né? Estão me ouvindo. Eu represento a empresa de bilhetagem eletrônica, BillingPay, é a empresa que está instalando os equipamentos de validação para o consórcio que está iniciando a operação da bilhetagem aqui no Rio de Janeiro. O assunto da bilhetagem, que vocês trataram aí, me pareceu que ela vai fazer parte da licitação. Ela é obrigação do operador. A minha pergunta é o seguinte, como é que vocês vão tratar isso tecnologicamente? Porque hoje a gente tem, na implantação da bilhetagem do Rio, um entrave que é a interoperabilidade. A gente não consegue interoperar com o sistema que atua na região metropolitana, que é a região que vocês vão basicamente operar. Então eu queria saber como vai ser tratado essa questão da bilhetagem eletrônica. Até porque, salvo melhor juízo, foi licitado um estudo para a fixação de um modelo de bilhetagem que eu acho que ainda não foi concluído. Isso vai ser aproveitado? Esse estudo vai constar dessa licitação [PROBLEMAS TÉCNICOS] Eu queria saber como é que vai ficar definida a tecnologia que vai ser utilizada, porque, pelo visto, a bilhetagem vai ficar dentro, ela vai ser licitada junto com o serviço, e alguém já falou sobre bilhete único há pouco e, enfim, uma grande parte das transações de bilhete único intermunicipal ocorrem com integrações aqui no município do Rio de Janeiro. Hoje essa integração não está acontecendo, então assim, salvo melhor juízo, a gente teve uma uma licitação para a criação, estabelecimento de um modelo de bilhetagem, de ter um alívio postado, eu não tenho conhecimento ainda desse estudo ter acabado, e a gente já está falando de licitação das linhas. Então assim, esse estudo terminou? E se terminou, esse estudo vai fazer parte da licitação, a tecnologia vai ser tecnologia aberta de bilhetagem?

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Vou responder aí, Otávio. Bom, vamos botar os pingos nos l's, certo? Quem incita a bilhetagem é Secretaria de Transporte. O que cabe a nós é quais são as obrigações de quem vai virar concessão. Isso já é feito hoje de forma automática, a obrigação deles é cumprir o que a bilhetagem pode absorver, certo? Então, isso é o que será mantido. O operador vai ter que se adequar, não importa em que tempo, àquilo que for licitado pela Secretaria de Estado. Essa é a obrigação dele. Então, sendo licitado um novo modelo de bilhetagem, o operador tem que se adequar. É isso. Garantindo a total interoperabilidade daquilo que for necessário. Ou seja, se a gente for integrar com o município X, se for o

BUI do interior, tudo isso será a obrigação daquele que ganhar a concessão. A situação do Rio de Janeiro, eu me abstenho porque não faço parte. Não montamos o edital lá e não fazemos parte lá, ok? O município do Rio é outro ente. Respondido?

Evandro Vale - Representante Legal - Billing Pay

Respondido. Quanto à assegurar a interoperabilidade, mas enfim, eu acho que

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

O DETRO-RJ não controla a bilhetagem, o DETRO-RJ controla as concessões. A bilhetagem é um dever, é uma atribuição da secretaria. A única coisa que nós garantiremos para a secretaria, até porque o sistema tem que funcionar, é que haja interoperabilidade, as empresas têm que aderir a isso. Mudou o operador, não é mais o atual. A empresa tem que ser adequar, até porque é interesse dela, senão ela não recebe.

Evandro Vale - Representante Legal - Billing Pay

E o sistema vai ser aberto?

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Possibilidade daquilo que for licitado, tem que ser absorvido pela empresa. Ela tem que falar, porque senão ela não recebe nem do Estado e não vai receber de ninguém, porque a bilhetagem é controlada por aquele ente. Então é só para garantir que o equipamento necessário esteja naquele ônibus que o cidadão vai entrar com o devido cartão dele, digital, não importa a maneira. A maneira que aquilo for desenhado na Secretaria há uma obrigação contratual das empresas que participam do sistema de aderite.

Evandro Vale - Representante Legal - Billing Pay

Ok.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, De Lima. Francisco Cristovam, palavra sua.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo - NTU

Eu de novo. Eu queria fazer uma sugestão para vocês aí. É bem em fruto da minha experiência recente com a questão da pandemia e, nos últimos cinco anos, quando nós tivemos que lidar no setor de transporte humano regular, concedido, permitido, com os chamados outsiders. E aí nós nos deparamos com um problema que era o objeto dos contratos. A gente precisa deixar uma certa flexibilidade, porque a gente sabe que na iniciativa privada a gente pode fazer tudo exceto que a lei proíbe, mas na administração pública a gente só pode fazer aquilo que a lei autoriza. E se a gente amarrar muito o objeto do contrato, depois as empresas não têm a flexibilidade sequer de propor ao órgão

gestor, eu não estou imaginando aqui que a empresa tenha flexibilidade de fazer o que bem entender, muito pelo contrário. Mas se na operação, principalmente de 20 anos, surgir a necessidade de criar um tipo de serviço, operar um tipo de veículo diferente, o objeto do contrato precisa permitir isso. Mesmo que, aliás, mesmo que não, sempre com a autorização do poder concedente. Eu não estou querendo liberdade para o operador não, mas a gente viu isso, quando começou a surgir o transporte sob demanda, a chegada dos aplicativos, às vezes o operador dizia não, eu quero fazer um serviço que o aplicativo está fazendo, mas o contrato não permitia e se não permite eu não posso fazer. Então fica uma sugestão para vocês pensarem um jeito de permitir que o objeto dê essa flexibilidade ao operador, não só em termos de serviço, mas por exemplo, em termos de veículos. E aí eu vou fazer uma pergunta. Eu fiz uma sugestão para vocês analisarem essa questão do objeto do contrato, mas eu queria saber se os veículos vão ser objeto, cada tipo de veículo vai ser objeto de uma especificação técnica específica. Veículo de porte médio com motor dianteiro, padrão, quando for articulado, quando for elétrico, por exemplo, qual a característica do veículo. Os veículos vão ter especificação como anexo do edital ou serão os veículos que as montadoras oferecerem no mercado? E aí é a pergunta que eu faço.

José Roberto De Lima - Diretor Técnico Operacional - DETRO-RJ

Francisco, a própria escolha nossa por ser lote, isso traz essa flexibilização já até de maneira macro, ok? Então, o que a gente, claro, não abre mão é de dar a autorização. Aliás, o DETRO-RJ já opera dessa forma. A gente tem um volume de processo muito grande com os pedidos das empresas e a gente verificando a viabilidade, claro, sempre vendo a nossa ouvidoria e vendo os sistemas daquilo que ele mesmo pede para protegê-lo, porque é nosso dever legal manter o equilíbrio econômico. Então, assim, eu acredito que isso vai melhorar, vai a um encontro do que você está propondo. E a gente vai anotar essa sugestão, sim, para verificar isso de forma até mais ampla, como disse o Santana, a frase dele é bem interessante. Planejamento estratégico, com o Estado, planejamento operacional, compartilhado. Isso é muito importante, já é assim aqui. A gente não tem o canal aberto só para os entes federativos, a gente tem o canal aberto para as empresas de uma maneira geral. Então, assim, isso aí a gente pode tranquilizar. Quanto ao veículo, a gente não tem muitas amarras, mas o Álvaro, que é um especialista no assunto mesmo, ele queria falar sobre isso.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Francisco, o que eu queria dizer em complemento ao que o De Lima disse muito bem é que, bom, o DETRO-RJ, assim como outros órgãos gestores aqui no país, assim como a SPTRANS, BHTRANS, URBES, etc., ele tem um regulamento específico sobre os veículos,

que está vigente, e que é a nossa referência. Estar assim no edital como anexo a especificação dos veículos. Eu queria aproveitar essa oportunidade que você me deu, que você nos deu, para tranquilizar o setor. A gente já percebeu aqui que fabricantes estão também assistindo a nossa consulta pública aqui. Não haverá canetadas, não haverá reinvenção da roda. Sempre com base na Norma Nacional, na NBR e com o nosso atual regulamento, poderão ser estudados, sim, pequenas alterações e sempre com cuidado que marca essa administração, que é a consulta aos atores relevantes do processo, ou seja, os fabricantes. Então, muitos deles, a gente teve semana passada lá na LATBUS, muitos nas visitas que fizemos aos estandes e disseram, "olha, tem uma outra coisa lá no regulamento de vocês que a gente acha que poderia melhorar". Isso sempre será feito aqui e sempre ouvindo os atores, sempre com diálogo. É a marca dessa gestão.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Perfeito. Obrigado, Álvaro. Tem mais alguém que queira fazer algum comentário? Acho que não tem mais ninguém com a mão levantada. Bom, pessoal, queria reforçar que nós temos mais duas consultas públicas programadas para os dias 21 e 22 de agosto, na semana que vem, na quarta e na quinta-feira, das 14h30 às 17h30. A gente vai buscar corrigir esses problemas técnicos que a gente teve hoje, acho que no final já funcionou melhor. A gente está tendo a transmissão ao vivo pelo YouTube e tem bastante gente lá. Quem for de entidades representativas ou lideranças de movimentos sociais que estiverem no YouTube, quiserem participar aqui na sala do Zoom nas próximas consultas. Por favor, enviem seus nomes, as entidades ou movimentos e e-mail pelo chat do YouTube que a gente vai enviar o convite para vocês também, tá bom? Então é isso, queria agradecer a presença de todos mais uma vez e chamá-los para participarem novamente na semana que vem das próximas conversas. A gente está aberto ao envio de sugestões também, através do site do DETRO-RJ, vocês têm acesso ao e-mail do DETRO-RJ, se quiserem enviar documentos ou alguma coisa que fugiu hoje à memória, podem enviar pelo e-mail do DETRO-RJ e a gente fica à disposição para conversar com vocês novamente na semana que vem. Obrigado a todos e uma boa tarde.

**TRANSCRIÇÃO DAS SUGESTÕES E PERGUNTAS ENVIADAS PELO CHAT DO YOUTUBE
DURANTE A CONSULTA PÚBLICA**

Avenida 013:

Libera 460s para rodar ônibus urbano.

Gustavo Porto:

Gostaria muito de ver ônibus urbanos novamente dentro do terminal Menezes cortes.

Nilópolis Online:

Que seja priorizada as ligações com os demais modais.

Lucas Lima:

É necessário que também seja criado um padrão comprimento de ônibus que seja compatível com a demanda de cada linha. Atualmente temos veículos de pequena capacidade circulando em linhas de alta demanda.

Renê Reis:

Que possa ter a participação do sindicato do dentro como meio de fiscalização e transparência do contrato.

Nilópolis Online:

Uma sugestão para ser considerada em ata: Abertura de um formulário online para a sociedade civil poder enviar sugestões de ligações.

Giovanni Ferreira:

E as linhas de caráter rodoviário de longa distância deveria ficar de fora, pois são linhas com perfis exclusivos, onde deveria prevalecer o livre mercado, nos mesmos moldes como é hoje na ANTT.

Guilherme S. Costa:

Quero deixar uma sugestão para incluir na licitação a disponibilização de uma API pública de dados operacionais, como é o caso da Frota em operação em tempo real e com GPS.

Nilópolis Online:

Uma pergunta: Facultar o uso da Bilhetagem eletrônica não favorece a incidência de assaltos e mais, atualmente, com tanta tecnologia, não seria um retrocesso?

Renê Reisa:

Fiscalização tem que ser feita por servidores efetivos concursados e não por terceirizados sem prestar concurso público e não permitir termo aditivo após um ano de contratado.

Guilherme S. Costa:

Gostaria de sugerir que na licitação seja incluída a disponibilização de uma API pública com GPS dos ônibus, assim como funciona no Município do Rio de Janeiro.

Giovanni Ferreira:

A sugestão que tenho é que as linhas de caráter rodoviário de longa distância (aquelas não metropolitanas) deveria ter um estudo próprio e diferenciado, devido às suas características operacionais.

Giovanni Ferreira:

E outra sugestão, é sobre a questão tarifaria, para as linhas de interior, pois sabemos que muitas cidades têm demandas insuficientes provocando um valor de tarifa totalmente injusto a população.

Luís Otávio Vicente Domingues:

Nesse novo modelo terá alguma ligação do Norte Fluminense como por exemplo o Sul Fluminense?

Luís Otávio Vicente Domingues:

E os municípios que sofre com a carência de ônibus como São Francisco do Itabapoana que a anos sofre com a carência de ônibus?

Nilópolis Online:

Pergunta: Apenas as permissionárias ou concessionárias atuais poderão participar da licitação?

Adriano Augusto:

Linhas de maior demanda deveriam ser licitadas para duas empresas interessadas em operar, não pode ficar tudo nas mãos de uma empresa apenas operar linhas de maior demanda.

Jorge Roberto:

Quando sairá esse edital.

Rafael Monteiro:

Teremos criação de ligações como por exemplo: São Gonçalo x Barra da Tijuca?

Nilópolis Online:

Temos hoje em Nilópolis um problema grave, que tanto prejudica os moradores da cidade, quanto a própria empresa Linave. A linha 420T tem um itinerário longo e que demora muito, isso será revisto?

Andrei Fernando:

Boa tarde, acerca da licitação, não seria viável a licitação por linhas de determinada região? Ao invés de obrigar uma única empresa à assumir um determinado lote de linhas?

Andrei Fernando:

E sobre a criação de linhas, teria a viabilidade de alguma empresa que opere no turismo/fretamento ter a possibilidade de pedir uma linha? Como é feito em moldes da ANTT? Sou empresário do turismo.

Thiago Chaves:

Vai ter padronização de pintura?

Thiago Chaves:

As linhas que não são operadas, com a licitação vão voltar a rodar?

TRANSCRIÇÃO S COMENTÁRIOS ENVIADOS PELO CHAT DO YOUTUBE APÓS A CONSULTA PÚBLICA (GRAVAÇÃO)

@ismaeleduardo5267

A Rio Ita Ltda suspendeu a linha 481M na pandemia de COVID-19 e depois colocou a 480M da Auto-Ônibus Fagundes no lugar, sendo que não manteve a grade de horários até 1:00h nas saídas de Niterói. É um absurdo! O DETRO-RJ precisa resolver isso.

@helderaoliveira127

A linha da Coesa Castelo x Alcântara é um lixo só funciona em Turno Único quem precisa de condução tem de fazer 1001 baldeações uma palhaçada isso que impede o acesso ao emprego #foracoppeUFRJ #foravlt #forabrt #forabarcas

@helderaoliveira127

Esse órgão tem de abrir licitação para linhas como Gávea x Alcântara via São Gonçalo - Dr. March--Jardim Botânico-Castelo, via São Gonçalo - Dr. March--Jardim Botânico-Túnel Santa Barbara-Largo do Machado, via São Gonçalo - Dr. March-Jardim Botânico-Pinheiro Machado ,via São Gonçalo - Dr. March-Copacabana-Castelo-Rio sul via São Gonçalo - Dr. March-Copacabana-Castelo-Túnel Velho, via São Gonçalo - Dr. March-Copacabana-Castelo-Orla e Barra da Tijuca x Alcântara via São Gonçalo - Dr. March-Rebouças-Jóquei e Rebouças-

@FabiaPeixoto

Em Rio das Ostras a empresa 1001 só disponibiliza ônibus para Cabo de 1 em 1 hora!! Tenso levando em consideração que o ônibus vem de Macaé!!! Não tem uma linha q saia direto aqui de Rio das ostras para Cabo Frio!!!

@elissbarbosa

Vai ter melhorias nas linhas de Duque de Caxias incluindo os 4 distritos ou é só mais uma das balelas de ano eleitoral?

@obeletricaeservicos8918

A Baixada está cada dia mais inchada e infelizmente em alguns bairros mais populosos têm de fazer várias baldeações pra chegar até o destino final. Já passou na hora de readequar as linhas que ligam aos destinos principais e criarem novas linhas. Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Belford Roxo nasce praticamente novos bairros todo ano de tanto condomínio que surge.

@rogeriofonseca7702

Gostaria que a antiga linha intermunicipal Monjolos X Niterói, em São Gonçalo, a qual tinha ponto inicial na Praça do Monjolos, retornasse a sair deste local, visto que, essa linha foi aos poucos adentrando outros bairros (São eles, Alecrim / Largo da Ideia/ Cabuçu), assim sendo nós moradores do bairro de Monjolos estamos sendo prejudicados ao viajar nos mesmos, os principais problemas são, ônibus lotados ao embarcar pois os mesmos já vêm do bairro Cabuçu (Itaboraí) cheios. Alguns anos atras existiam duas linhas da empresa Fagundes, uma saia de Cabuçu ou se não me engano Curuzu e a outra de monjolos, porém tiraram o ponto Inicial de monjolos. Peço esse retorno tendo visto o crescimento do bairro monjolos, vários empreendimentos em construções de condomínios prediais e de casas neste bairro. Minha proposta é, mantenham a linha (hoje numeração) 430 Cabuçu X Niterói, também que, voltem com a linha Monjolos X Niterói saindo do bairro Monjolos, linha essa extinta não sei por que e nem se isto foi legal!

Em resposta:

@samuelmorenopereiralobo6159

Tem também a linha 580M Niterói X Tribobó. Antes ele tinha ponto final em Tribobó, agora é em Santa Bárbara, e isso já faz mais de 3 anos. Tomara que recoloquem, como era antes.

@moisesoliveira6377

Tem região no Município de Belford Roxo RJ, que ha mais de 28 anos só contam com 02 linhas de ônibus intermunicipal, e nem transporte complementar tem, inadmissível!

@iamjeann1100

Os ônibus intermunicipais deveriam passar a aceitar débito e crédito e parar de aceitar dinheiro, adiantaria a viagem

Em resposta:

@EdsonLuizMFerreira

Excelente ideia. Existe muito cartão de transporte no mercado e tá ocasionando confusão no RH das empresas. Na capital tem o Jaé e Bilhete Único. Aqui no Sul Fluminense tem o cartão da Belmonte em Barra do Pirai, o cartão Moov de Pirai e no restante da região o Cartão do SindPass. Isso tem causado transtorno para os usuários aqui na região. Vale Transporte tinha de ser unificado no Brasil com um operador único.

Em resposta:

@iamjeann1100

@EdsonLuizMFerreira Concordo, tinha que ser o mesmo cartão pelo menos para o estado todo... vou da baixada até Mangaratiba, Petrópolis e até Araruama de RioCard, mas não consigo ir até vassouras porque lá é Sindpass...

@moisesoliveira6377

Já anotei na minha agenda as próximas reuniões!

@iamjeann1100

Espero que a licitação traga novas empresas e deixem somente as boas! Não esqueçam da obrigação do ar-condicionado, criação de novas linhas e principalmente a proibição de adquirir ônibus usados... muitas empresas na baixada compram ônibus usados e as vezes já em péssimas condições e melhorem também a frequência das linhas já existentes! Tem muitas na baixada que a espera chega a 50min (principalmente na área de Belford Roxo com a Vera Cruz)

Tabela 1 - Lista de participantes registrados na 1ª Consulta Pública da Estruturação da Modelagem da Licitação para a Delegação dos Serviços de Transporte Público Intermunicipal Metropolitano e Não Metropolitano de Média e Longa Distância Operados por Ônibus no Estado do Rio de Janeiro

(obs: parte significativa dos participantes da Consulta Pública não enviou seus nomes para compor a lista de presença)

Nome	Município	Instituição	Função/Cargo	Participação
Alessandro Bernardo Marchesan				Zoom
Alessandro Costa		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Chefe da Assessoria Jurídica	Presencial
Alex Gomes			Procurador de Algumas Empresas	Youtube

Alexandra Gomes				Zoom
Alexandre Alcorta Daiuto		Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRANS		Youtube
Alvaro González		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Assessor técnico	Presencial
Anderson de A. R. Junior		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Estagiário	Presencial
André Luiz Moreira dos Santos	Nilópolis	Portal Nilópolis Online	Diretor / Editor Responsável / Jornalista	Youtube
Andrei Fernando		Viação AMATUR		Youtube
Antônio L.M. Santana		Oficina Consultores	Consultor	Presencial

Antônio Pacheco		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Coordenador	Presencial
Apolo	São Gonçalo	Secretaria Municipal de Transportes - SEMTRAN		Zoom
Armando Guerra		SEMOVE – Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro		Zoom
Artur Fernandes Monteiro		AFM Consultoria em Transportes	Advogado e Procurador	Youtube
Bruno Polak				Zoom
Bruno Xavier				Zoom
Caio		Induscar		Zoom
Claudio Randazzo				Zoom
Claudio Souza		MCR - Assessoria	Procurador	Presencial
Clayton Santos	Itaboraí	Secretaria Municipal de Transportes - SEMTRANS		Zoom

Débora Silveira				Zoom
Diego Silva		Secretaria Municipal de Transportes - SMTR		Zoom
Eduardo Estrela	Mangaratiba	Santos Estrela		Youtube
Eduardo Freitas				Zoom
Egídio Pedroso				Zoom
Erick Pires				Zoom
Ernani Rocha	Itaperuna	PACRE IV		Youtube