

Rio de Janeiro, 10 de setembro de 2024

Ata de Realização da 2ª 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: 21 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: 46 pessoas

Espectadores Únicos no Youtube: 197 (06/09/24)

Visualizações no Youtube: 563 (06/09/24)

Link da gravação: https://www.youtube.com/watch?v=r7mF1_NA9gc&t=985s

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

Luís Custódio - Sociedade Civil/Projetista - São João de Meriti

Boa tarde, meu nome é Luiz Custódio, sou usuário de linhas intermunicipais, morador de São João de Meriti. Sou projetista técnico, atualmente desempregado. Vamos lá. Eu tenho algumas dúvidas sobre o modelo. São poucas, mas são interessantes. Qual seria o projeto de avaliação das concessionárias feito pela sociedade civil? Não somente pelo DETRO-RJ. Eu tenho que ter um método e uma metodologia de fiscalização realizado ou para uma empresa terceirizada, auditada, ou então pela sociedade civil auditar essa avaliação, não só pelas empresas. Tempo de vida útil, vocês já apresentaram, que é de 8 máximo e 10, ou a 12, correto? Porém, esse modelo pode sofrer alteração dependendo do combustível e da classe do coletivo. Um coletivo de transporte de pequeno porte, de transporte rodoviário, ou um elétrico, ele vai ter uma durabilidade diferenciada. Então, isso tem que ser avaliado e colocado também nessa tabela. Terceiro ponto: transporte noturno. Hoje em dia, na região metropolitana, principalmente Baixada Fluminense, é quase inexistente para transporte intermunicipal. Isso vai constar na licitação do transporte noturno, aquele que é feito posteriormente às 22, até às 4 horas da manhã? Isso tem que ser empregado o quadro de horário das vias. O outro ponto seria a fiscalização externa, sem ser o DETRO-RJ ou a Agetransp, que recai também sobre o projeto de avaliação. Mas eu não queria só isso. Eu queria questionar que a gente pode ter uma empresa de auditoria que faça essa avaliação em função do quadro de horários, do mínimo estabelecido em veículos rodando ou não, qual é a duração, o intervalo entre um coletivo e outro? E isso tem que ser monitorado por uma empresa terceirizada, sem ser a Agetransp e o DETRO-RJ. O outro ponto, o canal de ouvidoria independente, porque a ouvidoria hoje é pela Rio Ônibus, ou pela Fetranpor ou pela empresa ou pelo DETRO-RJ. Que essas concessionárias criem um canal de comunicação. Já que é uma concessionária, parte da reserva financia uma empresa, um consórcio, que faça esse canal de auditoria, que essa auditoria seja independente, mesmo sendo financiada, não seja atrelada às empresas. O outro ponto é a qualificação de mão de obra. Qual programa de qualificação ou especialização da mão de obra utilizada no transporte coletivo. Hoje tem várias reclamações do profissional, que sofre pressões por meninos e motivos, outros que o usuário tem muita razão, que a mão de obra não é tão bem qualificada, ou ela não é adequada para aquela função que ela é aplicada. Outro ponto, formas alternativas, fora a bilhetagem eletrônica, porque se utilizar somente bilhetagem eletrônica é ruim. A gente pode ter, hoje, vários sistemas integrados, que é cartão por proximidade. Pagamento via Pix não acho vale porque está usando dinheiro, mas você pode usar um cartão para pagamento, e, por lei, todo mundo é obrigado a aceitar dinheiro em espécie. O motorista vai receber dinheiro em espécie ou podemos ter uma máquina para a emissão de cartão em outros locais específicos. Os requisitos mínimos da frota para a operação. Hoje, boa parte, vou falar aqui de São João de

Meriti, tem algumas empresas que operam aqui que os ônibus não têm condições algumas de rodar se fazer uma fiscalização mínima que for, esse ônibus já é reprovado, por colocar não só o motorista, como o usuário, risco. E o último é o lote 05. Somente uma empresa pode operar nele? Ou vai ser um consórcio de empresas que irão operar no lote 05, por exemplo, mas tem outros lotes. Desculpa que eu me alonguei, fiz muitas perguntas.

Marcos Bicalho - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Então, Custódio. Obrigado, desculpa, eu notei aqui as questões, eu vou tentar responder com alguns blocos, tá? Você falou muito sobre a fiscalização em diversas maneiras, da frota, dos serviços, né? O entendimento que está colocado nessa modelagem é que, em primeiro lugar, a competência de fiscalização é do DETRO-RJ. Então, quando você fala em independência e tal, em nenhum momento está se colocando como ser uma atribuição da concessionária ou das concessionárias. A competência é do DETRO-RJ. E está previsto que o DETRO-RJ pode, não está dizendo que ele vai fazer necessariamente, ele pode eventualmente buscar suporte, buscar apoio para sua fiscalização com ferramentas que existem hoje, basicamente, com auditorias ou com verificação independente. Esses dois sistemas são sistemas que se pretende além de uma isenção do operador, uma independência em relação ao próprio poder público, né? E isso está previsto, acho que contempla um pouco a tua expectativa, tá? Algumas questões, se a frota de alguma empresa ela não está boa ou se o motorista não está bem treinado, isso está previsto nesse sistema de avaliação e todos esses itens, frota, comportamento dos motoristas, cumprimento de viagem, eles vão ser monitorados mensalmente, o tempo todo, né? E a ideia é que o poder público, DETRO-RJ, órgão concedente do transporte atue sempre buscando a correção desses problemas. Não estamos partir do princípio que os motoristas hoje não são bons, vamos partir do princípio que eles têm motoristas, que eles são qualificados, mas se a empresa A, B ou C ou consórcio A, B ou C não tiver o seu bom desempenho nesse aspecto, ele vai ter que sentar com o DETRO-RJ e criar mecanismos de melhoria disso, tá? Isso eu acho que é a visão geral que a gente está tendo em relação à fiscalização enquanto todo o serviço, tá? A outra coisa você falou, se eu entendi bem, a ideia é que cada lote que vai ser licitado, ele vai ter um concessionário, que pode ser um conjunto de empresas, pode ser um consórcio, mas para o DETRO-RJ será um contrato único, com uma entidade única, que vai ter o direito de operar o serviço dentro daquele lote. Por que isso é importante? Porque ao longo desse período, dada as regras que foram feitas para configurar esse lote operacional, uma linha nova que venha a ser criada, um serviço que venha a ser alterado, não dependa de uma nova licitação de uma nova linha, não depende de um aditivo. Esse concessionário já tem o direito e obrigação de operar o serviço dentro território que lhe for delegado. É claro que se espera, está implícito nesse processo, que essa operação ela é com qualidade, tá? Transporte noturno que você já citou, nós estamos desenhando uma rede de linhas, essa rede de linhas ela tem como base a operação atual e ela consta do edital um anexo mínimo de condições operacionais. Nesse anexo cabe ao DETRO-RJ decidir se algumas linhas terão horários noturnos ou não. Nós não chegamos nesse detalhe, nem que linhas seriam isso ou não, mas a ideia, o princípio que tá por trás

disso, é que o DETRO-RJ vai dimensionar o sistema de transporte coletivo para atender as demandas que existem hoje e que são necessárias. Aí entra essa discussão. O último ponto que eu anotei aqui, não sei se eu pulei algum, Custódio, quando a gente fala em bilhetagem eletrônica não é só o cartão. A bilhetagem eletrônica é um sistema tecnológico de controle e de acesso nos ônibus. Se ele vai usar cartão de crédito, vai usar telefone celular, tudo isso é meio de pagamento que pode integrar o projeto da bilhetagem eletrônica, tá? A princípio a gente associa sempre com o cartão, com o bilhete único da vida, mas ele pode eventualmente ser usado outros modos também, mas, no fundo, tudo isso integra o conceito da bilhetagem eletrônica. Bom, eu acho que o que eu notei aqui, eu tentei responder, Custódio, se faltou alguma coisa, depois eu retorno para cumprimentar.

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

Bom, queria complementar algumas coisas em relação ao que o Bicalho falou, é o seguinte, na semana passada já tivemos algum questionamento sobre um órgão externo mediando, mas, eu queria deixar claro, é sobre as questões do contrato em si, daquilo que o DETRO-RJ vai participar dessa contratação, dessa concessão, e isso não abala as atribuições dos nossos fiscais, porque isso é o que está na lei, quem tem que fiscalizar aquilo, as ações das empresas ou as omissões, são os nossos fiscais, e o DETRO-RJ vem fazendo isso com o primor, ou seja, tudo, tudo, exatamente tudo que chega de denúncia, nós vamos ao local, confirmamos ou não, pelos nossos sistemas de eletrônicos atuais e também com os nossos fiscais, então as ações e omissões das empresas vão continuar sendo verificadas conforme diz a lei. O que está em jogo ainda é o cumprimento contratual, isso sim, a gente está avaliando, está na mesa sim, e a gente está vendo se há essa necessidade ou não, até porque as competências são do órgão, a gente não vai fugir de nossas responsabilidades. Esse é o primeiro ponto que eu queria deixar claro aí, quanto ao questionamento. Uma outra coisa que o nosso companheiro Álvaro deixou aqui, e acho importante no seu questionamento, mas eu queria fazer duas considerações. Olha, dinheiro não combina com viagem noturna, isso gera assaltos, ou seja, o que você pede para pagamento em dinheiro, fica uma coisa complicada para a segurança e para a gente ampliar o nosso volume de horários. E a gente queria deixar claro que, como disse também o Bicalho, os meios eletrônicos são mais seguros para todos. É claro que o dinheiro neste momento ele faz parte e a gente está contando com ele, as outras formas de pagamento elas não são proibidas, a gente tem que ampliar sim, mas tudo isso olhando muito claramente para esse seu pedido, que a gente concorda em algum número. Parte da frota tem sim que rodar a noite. Como isso vai ser feito com segurança, a gente vai avaliar, ok? Então eu queria agradecer muito aí, as suas considerações já estavam de certa forma na mesa, mas essa do horário noturno foi muito bem vinda e a gente tem que avaliar assim, temos que tentar fornecer, mesmo com os problemas de segurança do estado.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo - NTU

Tenho acho que duas ou três questões que eu gostaria de submeter aí a avaliação de vocês e depois uma sugestão. Ficou claro que todo o sistema deve funcionar com bilhetagem

eletrônica, quando a isso nenhuma dúvida. Pergunta: tem previsão de cobradores, em algumas linhas tem cobrador? Quando não tiver cobrador, é o motorista que vai fazer a operação de dar o troco, essas coisas? Ou a cobrança, vai ser totalmente eletrônica, só com cartões ou títulos quaisquer, QR codes e coisas do tipo. Então essa é a primeira pergunta. A segunda pergunta, como é que ficam as gratuidades? Eu não conheço o sistema do Rio de Janeiro em detalhes, mas eu acho que hoje já houve um consenso de que a gratuidade, infelizmente, ela cai nas costas da população de mais baixa renda. Porque quem arca com a gratuidade não é o operador, muito menos o poder concedente. Então quando se concede uma gratuidade, todos nós sabemos que a gente calcula o custo da operação, da produção do serviço, divide pelo passageiro equivalente. Ou seja, o coitado do passageiro de baixa renda ele paga a passagem dele e um pedaço da passagem do outro que ele não pediu para pagar. Então essa questão da gratuidade é extremamente importante. Eu queria só perguntar para vocês que tratamento vocês vão dar para isso. Depois é uma pergunta, quantos lotes estão previstos? Aí eu também acho que o Bicalho, eu não sei se eu entendi, que não está ainda absolutamente definida a quantidade de lotes, mas em torno de quantos lotes nós estamos falando. E por último, é uma sugestão nessa questão da avaliação do serviço. Isso é extremamente interessante. O contrato aqui de São Paulo previu isso para o contrato da operação urbana da cidade de São Paulo. Mas, infelizmente, a avaliação ela só entra para penalizar o operador, ela não entra sob nenhum ponto para beneficiar ou para prestigiar o operador. Bom, nós podemos até entender que a penalização pode ser pecuniária, se ele não cumprir com determinados índices de padrão de desempenho, ele será reduzido na sua remuneração. Mas por outro lado, há a possibilidade de, se o operador estiver operando com um padrão de qualidade muito bem avaliado pela população, dele receber alguns benefícios que não serão apenas esse de renovação do contrato daqui a 20 anos. Ele pode ter ao longo do contrato, exemplo, o operador propõe a criação de uma linha. Se numa determinada área, uma bacia, tem dois operadores operando e o próprio poder concedente quer criar uma linha ou aumentar a quantidade de carro de uma linha. O poder concedente poderá, eu não quero nem dizer beneficiar, mas prestigiar aquele operador que está prestando um serviço de melhor qualidade dentro do seu critério de avaliação. Então, a questão da avaliação é muito interessante, mas ela tem que levar em conta o ônus e o bônus, podendo ser o ônus pecuniário, e o bônus sem ser pecuniário, mas ser algum tipo de forma de reconhecer a qualidade da operação de um determinado operador. Eram essas as questões. Obrigado.

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

Bom, Francisco, queria agradecer, quero agradecer mais ainda pelo seu ofício que chegou aqui na nossa presidência, fazendo as considerações que você já fez, as perguntas e, digamos assim, a réplica daquilo que a gente respondeu e pelas perguntas de hoje. Bom, quanto aos lotes, o que a gente tem até o momento? Nós temos essas áreas que já estão na nossa apresentação, esse aí seria o nosso limite máximo, digamos assim, para que a gente possa dentro deles estudar para que os lotes verdadeiros fiquem de pé, ou seja, nós não passaremos desse limite já colocado aí pelo Bicalho, ok? Isso é o que a gente pode colocar hoje, porque a

nossa ideia é que, como disse já antes o Santana na apresentação passada, as defesas sejam robustas e elas começam pela viabilidade econômica. Esse é o nosso entendimento, não adianta a gente já começar com lotes deficitários, já começar com um problema na licitação, então isso é importantíssimo. Quanto às punições e as avaliações positivas e negativas, como eu disse, essa é uma coisa nova, porque antes a gente pegava o decreto e coloca o cumprimento e não se tinha contrato. Então o próprio contrato, como eu disse na semana passada também, ele é uma proteção para todos os operadores que farão seu trabalho. A gente não entende agora um lote sendo vencido que possa haver dentro dele uma competição, ou seja, ali aquele operador ou aquele conjunto de operadores, eles já vão começar em equilíbrio. Então essas disputas, esse algo a mais que ele possa querer, ele vai estar sempre disponível, porque, como ele venceu o lote, ele vai entrar com uma solicitação de uma nova operação, de uma maneira mais adequada ali e o órgão que vai continuar sendo o DETRO-RJ, o gestor, ele vai avaliar tendo em vista que aquilo está vindo do operador que venceu aquele lote. Então a ideia é que a gente não tenha menos, jamais, em relação ao que já é transportado hoje, ou seja, o que é ofertado. Então a ideia é que o serviço melhore de qualidade pelo próprio interesse do vencedor daquele lote. Quanto às punições, a gente entende que as punições operacionais já estão previstas no nosso decreto, que é aquela, a pergunta do nosso participante anterior. Ou seja, aquilo que for operacional, deixaram de cumprir, por ação ou omissão, é uma coisa. O que a gente colocou na mesa é que, para o controle de qualidade do serviço macro, a gente vai ter alguma avaliação e, para um futuro mais distante, a gente olha que aquele operador pode não renovar. Mas essas regras estarão claras no contrato. Então a gente entende, ou vamos usar uma expressão, "dar uma simples palmada no meio do caminho pode ser importante para aquele contrato ficar de pé", mas o operador sempre vai olhar para o futuro e ver, porque daqui a 20 anos, se eu não tiver uma boa avaliação, eu não terei meu contrato renovado. Então já tem uma punição macro nesse sentido. E há sempre a decisão do poder público de avaliar aquilo e no momento anterior falar, olha, esse operador não serve, ou ele não cumpriu e temos que olhar que há um segundo colocado ou pode haver em cada lote. Então já começa no cumprimento das exigências. Para ele assumir o lote, ou mesmo que assuma, se não conseguir operar, se não conseguir cumprir, tem sempre a possibilidade do segundo colocado. Então a gente tem que olhar essa concessão desta forma. É um cumprimento de acordos, mas principalmente de contrato. Então eu queria deixar isso claro para a gente poder olhar a punição macro. A gente pode avaliar, como eu disse, a sugestão é muito bem-vinda. Mas isso já, de cara, quando veio para nós, a gente olhou e falou assim, "olha, temos que ter uma avaliação futura. Essa empresa merece ou não renovar o contrato?" Isso já está na mesa. É isso que eu queria deixar claro.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo - NTU

E o cobrador e a gratuidade?

Willian Aquino - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Muito obrigado a NTU, como já disse o doutor De Lima, pela manifestação por escrito e hoje também e aos demais presentes. Meu nome é William Aquino, eu sou membro do consórcio e vamos tentar explicar alguns itens, complementarmente à boa informação e decisão do diretor De Lima. Nós já fizemos um pacote com lotes dentro das áreas, fizemos a análise de demanda e o pré-dimensionamento de oferta e depois disso nós fizemos os primeiros cálculos de VPL da parte de custo operacional e receita, achamos um VPL, a partir daí foram feitas críticas pelo DETRO-RJ e pela sua equipe de que aqueles lotes estavam com baixos retornos e que isso justificaria uma revisão, mandaram para a gente revisão, então nós estamos analisando todas as linhas no contexto metropolitano e não metropolitano. Basicamente nós vamos ter as linhas semi-urbanas metropolitanas, a gente chama de semi-urbanas para ficar diferenciadas das linhas municipais, as municipais seriam urbanas, as intermunicipais seriam as semi-urbanas metropolitanas, nós teríamos também as semi-urbanas do interior, que são aquelas que ele tem entrada para frente por trás, roleta, alto índice de renovação, etc. As executivas metropolitanas, que são somente passageiros sentados, e, finalmente, as executivas do interior, que também só são passageiros sentados, todas rodoviárias do interior. É claro que todas elas com ar-condicionado, que assim já está definido há um tempo, todos os ônibus serão com ar-condicionado, portanto a tecnologia AC desaparece. As empresas poderão eventualmente fazer serviço leito ou semi-leito, até um percentual limitado para não haver sobrecarga, já que essas linhas tendem a ter tarifas mais altas, então terá um limite de oferta desses horários, semi-leito e não metropolitanas, é claro. A tese geral, a explicação geral, que a gente lembra, é que a gente também está fazendo ao mesmo tempo uma revisão das áreas, os setores metropolitanos de transporte coletivo, SNTC, criados em 81 e atualizados em 2010, estavam baseados em setores censitários do IBGE de 1980, eles já estão atualizados para definição em limites dos setores censitários de 2020, com isso nós estamos na mesma base, evitando questionamento sobre localização e definição das áreas, e queremos uma matriz de viagens entre áreas na região metropolitana, com as tarifas definidas, numa abordagem que se assemelha a uma abordagem de raios em torno de um centro, área de anéis em volta de um centro, na verdade que nós temos semi-anéis, que a região metropolitana do Rio, ela é limitada pelo mar e nós temos dois polos. Então, basicamente, aqui nós temos um sistema de coroas circulares, mais ou menos separadas em função da distância, com tarifas numa quantidade que nós estamos sugerindo, em primeiro lugar, sete valores diferenciados, isso dá uma facilidade maior para o processo de integração com os outros modais e dentro dos próprios modais e da utilização do bilhete único que tem o municipal, e também estamos fazendo uma revisão geral das sessões não metropolitanas do interior, tanto das minhas semi-urbanas do interior, quanto as minhas rodoviárias no interior, de maneira que a gente possa ter menos sessões, que tem muitas sessões que desapareceram as funções dela ao longo dos anos, são linhas que tem ponto de sessão a 40, 50 anos que a localidade já deixou de ser motivo de vida econômica já desapareceu ou mudou de local com o desenvolvimento regional. Então tudo isso está sendo revisto e com isso vamos ter uma nova abordagem quilométrica no interior com novas extensões e pontos de sessão que sejam identificáveis e vamos ter também na metropolitana. Isso tudo leva à necessidade

de a gente fazer agora mais uma virada para definir os lotes, por isso a pergunta que o Cristóvão fez sobre a questão do número de lotes, como respondeu bem o doutor De Lima, ela está em tramitação ainda, vai depender do que nós tivemos de resultados e de análises, mas basicamente é esse o andamento todo, ela vai todo cálculo de demanda, de oferta, de custo e daí depois voltar às áreas.

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

Quero falar aqui, eu só queria complementar uma pergunta sua ainda, Francisco, sobre o cobrador. No Rio não há obrigação de se ter cobrador. Já pegamos o sistema assim e ele está mantido assim, os cálculos serão nesse sentido, ele já opera dessa forma. Algumas linhas preferem ter e não há obrigatoriedade, mas ela hoje opera dessa forma, ok? E aí, o Álvaro quer complementar ainda, um minuto, por favor.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Reiterar também é o agradecimento às perguntas tanto do Luís Custódio como do Francisco Cristóvão, que já contribuiu e continua contribuindo, somos muito gratos por isso. Apenas esclarecer, porque se falou muito aqui, tanto na fala do Bicalho, como agora do nosso consultor William, sobre a questão do que é metropolitano e não metropolitano. Apenas para quem está nos ouvindo e não é do Rio de Janeiro, não está tão acostumado, assim, com as realidades daqui. Quando a gente fala metropolitano, é uma ligação que é completamente dentro da região metropolitana. Sempre que uma linha é dentro da região metropolitana, ela é chamada assim e o interior que a gente está chamando é quando a linha é totalmente fora da região metropolitana ou quando uma das pontas dela é fora da região metropolitana. Achei que esse esclarecimento era necessário fazer. Somente isso.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Boa tarde a todos, sou Santana, diretor da oficina Consultores, e eu queria complementar uma pergunta que o Francisco Cristóvão fez sobre o processo de qualidade, quando ele falou de ônus e bônus. Francisco, você já foi operador muito tempo pela CEMTDC, já foi gestor também e hoje eu estou como presidente da NTU. O que nós temos tratado nas últimas concessões que a gente tem feito é sair daquela ideia de gestão só pela multa, que você contrata uma série de fiscais e fica anotando, multando, multando. Essas multas, a maioria não são pagas, entram num processo burocrático administrativo, certo? E não melhora em nada a qualidade do serviço. A ideia com esse conjunto de indicadores, criados para fazer o processo de qualidade, é que se tenha uma gestão compartilhada. Todo mês, o DETRO-RJ sente com determinada concessionária, mostra todos os seus indicadores e, se não atingir uma determinada meta estabelecida, faz um plano de contingência para corrigir isso. A ideia é criar uma sinergia para todos conspirarem para ter um melhor serviço. Numa dessa, aqueles que são melhor classificados, terão algumas vantagens, terão alguns bônus. Então, não é só uma questão pecuniária, porque senão nós estaríamos, também, voltando só à prática que

hoje é no Brasil inteiro. A ideia é virar a página. Nós estamos desenhando um sistema novo, o Rio de Janeiro é muito complexo, muito complicado, e nós identificamos que a principal função que tem que fazer, além de dimensionar um bom serviço, fazer um contrato robusto, é ter um processo que todos contribuam para a melhoria da qualidade do serviço. Então, acho que respondi a tua pergunta. Outra coisa, o Luiz Custódio perguntou no início, acho que não foi respondido. Nesse conjunto de indicadores de qualidade, tem também uma pesquisa periódica com quem usa o sistema de transporte, que entra para pontuar a nota geral da qualidade de serviço. Então, nós não estamos nos limitando a fazer indicadores técnicos, comprimento de viagem, horário de viagem, qualidade de frota, mas, também, vendo qual a visão do usuário. Por exemplo, o operador pode estar fazendo tudo direitinho, mas se a programação estiver errada, se a especificação do serviço estiver errada, o usuário não vai gostar. Então, isso é um erro do poder público que tem que corrigir, certo? Então, a ideia é, nesse processo de concessão, virar uma página, sair da mesmice que está o Rio de Janeiro, mas é usando a contribuição de todos. O DETRO-RJ sozinho não vai fazer isso, o concessionário sozinho não vai fazer isso e a população fica só reclamando, não vai resolver nada. A gente tem que criar um processo que dê essa sinergia.

Licínio Machado - Coordenador - Fórum de Mobilidade Urbana

Meu nome é Licínio Machado Rogério, eu sou o coordenador do Fórum de Mobilidade Urbana. Faço parte do Conselho Municipal de Transporte e fazia parte do extinto Conselho Estadual de Transporte que não se reúne desde agosto de 22. Também faço parte da Comissão de Mobilidade Urbana do CREA e da DTRL, Divisão do Transporte Logístico do Clube de Engenharia. Eu tenho aqui uma lista, então se achar que quer me interromper e responder no meio dela, fica à vontade. Primeiro lugar, parabéns pela questão da integração, no edital anterior eu morria de raiva quando eu lia e falava que, nas linhas de Maricá o concorrente eram as barcas e, na linha de Nova Iguaçu, o concorrente eram os trens. Está escrito naquele edital anterior e felizmente foi jogado no lixo. Eu começo a perguntar o seguinte, a Lei Federal 13.460 diz que todo usuário de concessão pública no Brasil, a Lei Federal, tem que ter um conselho de usuários, eu não vi hora nenhuma falando nisso nas avaliações nesse conselho, isso não existe em termos estaduais nem em termos municipais, mas existe todo mundo que já falou aqui, tem um celular que vê enquanto você fala, você quer fazer parte do conselho de usuários da VIVO, da OI, da outra etc. Então eu estou cobrando que isso seja obrigado, que as concessionárias, por lote ou pela concessão toda, criem esse conselho de usuários, depois eu posso mandar mais detalhes. Número 3, as concorrências vão ser em datas separadas ou todas no mesmo dia? Quais são os critérios para essa separação, já o 4? Na questão das tarifas, como é que elas foram calculadas e se tem mais de uma tarifa por lote? Se o lote tem isso ou cada lote tem uma tarifa? A bilhetagem, pelo que eu entendi, vai ser feita pelas consultorias, não é uma bilhetagem externa? Eu também gostaria de esclarecer isso. A questão de sombra do GPS, seria interessante especificar que o GPS deveria ter dois chips de operadoras diferentes, porque é muito comum você ter a área de sombra de uma operadora e não ter de outra. Também foi falado que as câmaras vão ser online ou elas vão ter

armazenamento e descarregada na garagem. A câmara online é uma complicação em termos de transmissão. Na questão das reclamações etc., seria interessante também ter um canal de WhatsApp que permita você reclamar instantaneamente se você está dando um ônibus fazendo isso. Você poderia ter também, como você tem alguns lugares, um botão de satisfação. Um painelzinho no ônibus que a pessoa digita lá, aquelas 5 carinhas, farmácia é muito comum você ter isso, para você dizer se você foi bem entendido ou não, para ver isso. É uma sugestão também que você faz uma pesquisa online instantânea.

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

Bom, Licínio, vamos lá. Quando a gente resolveu fazer ou cumprir a decisão judicial que é fazer a lição, nós contratamos o consórcio e estamos levando toda a parte legal. Então assim, tudo que for obrigação legal é dever do Estado. A gente não pode nem fugir disso. A gente tem que cumprir o que está na lei. Bom, então, quanto à questão do Conselho, se for obrigatório, se for um dever legal, é o dever do Estado fazer. Isso aí, para deixar bem claro. Só para a gente falar. É porque foram muitas perguntas e aí acaba perdendo o time.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Se as datas serão no mesmo dia.

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

Ela vai depender da complexidade. Quando os lotes estiverem prontos, dependendo da quantidade, porque a gente vai ter que avaliar um a um. Então as propostas virão e a gente vai ver a nossa capacidade interna de avaliar as propostas. Então, como os lotes ainda não foram totalmente descritos e calculados, a gente não pode responder isso agora. Mas, de qualquer forma, a gente sempre se preparou para que tudo fosse exposto, todos os lotes, ao mesmo tempo, e a avaliação, a entrega de cada um, em dias separados. Com relação ao cálculo da tarifa, o que a gente tem? Eu vou lembrar a minha frase inicial. O sistema está de pé, funcionando, pagando as contas e o cidadão pagando com tudo que nós temos hoje. BUI, aqui na região metropolitana, com relação ao incentivo do combustível, então assim, esse sistema está de pé. Nós temos já o que o cidadão paga. O norte, para todos nós, é esse. Mas assim, pode acontecer em uma situação ou outra, para um equilíbrio daquele lote, a gente já viu que alguns dos lotes anteriores, conforme o William colocou aqui, estavam, não é defasado, não se pagavam. Então a gente tem que tomar algumas medidas nele para que ele fique de pé. Com relação às tarifas, não é uma tarifa única para o lote, justamente porque eles vão se basear naquilo que está de pé. Então assim, as linhas terão suas tarifas e elas serão mantidas. Qual é a proteção? A proteção que a gente vai ter um teto. E aí eu sou muito claro nisso, muito transparente. Essa é a maior proteção do cidadão. Por quê? Porque o que vai ser proposto é um percentual disso. Depois de calculado, dentro daquilo que é justo, dentro daquilo que sempre foi calculado e, desde o ano passado, tornado transparente pela gestão do nosso presidente. Ou seja, qualquer um acessa o processo e vê como aquilo foi calculado,

isso está muito claro hoje, vai ser da mesma forma. Então aquele valor é o teto. Então digamos que tem uma empresa, botando de forma fictícia, eu não quero sujar o nome de ninguém. É só para deixar claro, digamos que numa concorrência fraudulenta, uma empresa combina com a outra, vamos juntar, não vamos concorrer. O limite dela para nunca prejudicar o cidadão, e por isso nós escolhemos dessa forma, vai ser aquela tarifa calculada. Ela já existe. Então isso é a proteção do cidadão. Eu vou chegar, a gente não sabe o que acontece em outros lugares, como aquilo vai ser feito. Vai ter uma proposta. Mas a gente precisa proteger para que essa proposta seja justa. Imagina eu colocar a menor tarifa e não colocar esse limitador, não colocar o que já é pago, não colocar o calculado. As empresas poderiam combinar e a gente tem que aceitar por força do próprio edital aquele valor que será vindo de menor tarifa, que pode ser muito alta. E isso a gente não aceitou. Não é que não aceitou. Isso nunca coube na nossa cabeça fazer dessa forma. E aí a maneira que nós encontramos foi, colocamos o limitador e será a menor tarifa, mas pelo maior desconto. A concorrência vai se dar nesse sentido, ok? Com valores diferentes para cada linha e a proposta virá em cima do conjunto daqueles valores. É isso para deixar claro.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

As questões são o GPS dos operadores e o canal de WhatsApp.

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

O que neste momento ocorre no órgão de uma maneira geral? Já é obrigado, e há alguns anos, o envio das informações via GPS sobre pena de multa, certo? Aí a gente, em conversas com a receita estadual, porque o Estado dá o benefício do combustível, que é um valor alto, porque os volumes são altíssimos, certo? E aí esse valor será controlado também pelo GPS. Nós conversamos com as empresas, conversamos com os representantes, e agora eles mesmos, não é espontâneo, mas porque a única maneira deles é receber esse benefício. Então se o GPS não estiver batendo com a quilometragem informada, eles deixarão de receber esse benefício. Isso saiu já uma resolução da receita e a gente conversou com eles, houve um pedido dos sindicatos para que a receita segurasse isso, porque havia um problema, ainda resquício, dos problemas da Covid-19, no que as empresas passaram, as dificuldades dela, e aí a receita estadual entendeu isso, mas já tem data para esse modelo entrar em vigor com o DETRO-RJ passando as informações. Então o GPS não vão ser dois, tem empresas que vão ter que usar os quatro, três tipos de chips, então ainda vai ter um chip no próprio validador. Então essa é mais uma informação para você e não é só isso. Isso já está acontecendo, é um processo que é sem volta, certo? A próxima pergunta, câmera. Deixar claro para você, as câmeras não serão, elas já não são, não serão online, porém os validadores terão câmeras que validarão aquele processo, porque também é lei. Hoje 40% da frota a biometria já vai confirmar aquilo que o cidadão vem com seu cartão, principalmente no BUI, que é uma proteção para as empresas, porque a gente tem que olhar o validador e a nossa bilhetagem como uma proteção para as empresas, porque tem bilhete, só pode ser transportado, onde tem o validador. Então isso dá uma fidelização e protege o Estado contra

a interferência de milícias, do narcotráfico, que tentam dominar o setor através de transportes, comumente chamados de piratas, então a gente tem que olhar dessa forma também. Então as câmeras acontecerão. O fato de ser online ou não, acredito que a evolução para todo mundo seria muito bom que fosse, porque a gente consegue olhar um possível assalto em andamento, uma importunação sexual, mas elas já servem hoje, mesmo sendo descarregadas, elas já servem como comprovação, como meios de prova, então essa é a importância, acredito que conforme a tecnologia vai aumentando, o 5G entre de forma plena, a gente consiga ter algo online muito mais barato e rápido para todo mundo. Próximo.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Era só isso.

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

É só porque, como eu vi que você estava, eu pedi para tentar responder tudo aquilo que você perguntou.

Lívia Pereira - Consultora - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Eu vou pedir para falar duas coisinhas. Sobre a sua observação sobre o conselho, a gente registrou aqui, tá? Como considerar isso, desculpa não me apresentei, Lívia Pereira, engenheira de transporte. E a segunda coisa, só para não confundir, porque o De Lima falou essa questão das tarifas, que as tarifas serão as de hoje. E o Willian tinha falado da revisão das tarifas. Só para ficar bem claro, as tarifas não são exatamente iguais às de hoje porque serão feitos os anéis, como o Willian explicou, então são tarifas próximas às de hoje, só pra ficar bem claro pra todo mundo, tá bom?

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Complementar uma pergunta do Licínio, que é fundamental. Você perguntou sobre a questão das tarifas. Para fazer o estudo de viabilidade econômica, nós analisamos profundamente a planilha tarifária do Rio de Janeiro. Analisamos frente ao mercado nacional, então pegamos todos os indicadores de consumo do mercado nacional e todos os preços, e verificamos se a planilha do Rio de Janeiro hoje está dentro dessa média mais desvio padrão. Aquilo que está dentro da média e desvio padrão a gente não mudou. Aquilo que estava distorcendo nós mudamos. Então, a régua de calcular o custo foi revista, certo? Por quê? Porque é uma licitação por melhor tarifa e você tem que ter parâmetros que deem credibilidade para isso, certo? Então, isso foi feito, está dentro da média do praticado no Brasil, do mercado brasileiro, certo? Que não é muito diferente da de vocês. E veio o seguinte, todo mundo fala, tarifa alto, tarifa alto, tarifa alto. Eu acho, pessoalmente, que as tarifas do Rio de Janeiro são muito altas. E a matriz do Rio de Janeiro é uma das melhores matrizes de transporte do Brasil. Então, eu pergunto, por que é que está alto? É o custo que está superestimado? Não. É que vocês veem um ataque no lado da demanda absurdo, certo? A quantidade de clandestinos, a

quantidade de outros operadores que não estão dentro do sistema é muito grande. Então, a demanda transportada pelos operadores está muito basta em uma região que é uma das melhores matrizes do Brasil. A tarifa do Rio de Janeiro já foi uma das menores tarifas do Brasil. Então, há de se compreender isso, se compreender o todo. E essa licitação não modificará o estado de agressão dos outros transportes não legalizados no Rio. Isso pode se dar com o tempo, certo? Mas nesse primeiro momento, se a gente pegasse só a matriz potencial e não considerasse isso, ia dar totalmente deserta a licitação. Então, nós estamos conscientes dessa questão, certo? É um ponto de política pública a longo prazo que tem que ser corrigido, certo? Aí sim, a tarifa do Rio de Janeiro voltará a ser uma das menores tarifas do Brasil.

Licínio Machado - Coordenador - Fórum de Mobilidade Urbana

Eu estou sendo o máximo possível, mas é que um negócio desse tamanho a gente tira que fazer várias reuniões dessa por semana. Não foi respondido à questão que eu coloquei da bilhetagem ser feita pelos consórcios, eu não sei se eu entendi mal. A questão da qualidade também, que eu falei, como é que os usuários vão poder participar disso. Outra questão, a questão do ar-condicionado, a especificação dos novos carros, vocês têm ar-condicionado modernos hoje, que são do sistema inverte, que a gente cansa de ter em casa para quem é calorento, um ar-condicionado inverte economiza cerca de metade do consumo do combustível extra quando se liga um ar-condicionado, e se você tiver um sistema de regeneração de energia através dos eixos, você consegue baixar ainda mais esse ar-condicionado. Então acho que não é para você botar aqui na primeira, "primeiro dia tem que ter esse tipo de ar-condicionado", mas colocar num prazo razoável de um ou dois anos que os novos ar-condicionados serão obrigatórios para isso, que é um benefício para as próprias empresas. Depois se quiser eu posso mandar algumas especificações disso. Outra coisa, na questão dos elétricos tem que combinar com as concessionárias de energia elétrica, pois isso hoje é uma demanda. Se você não tiver uma rede alta tensão na porta da sua garagem, você não consegue fazer carregadores suficientes. Isso pode gerar problema, você ter ônibus elétrico que você não tem como carregar, porque ele não entra na tomada normal de 220 que tem numa garagem, tem que ter uma estrutura de carregamento potente para poder ter um futuro maior desses ônibus. A questão de como é que a população foi ouvida nessas pesquisas, eu gostaria de saber mais, mas não é para responder aqui agora. E você tem outra coisa, você tem ônibus intermunicipais, Caxias e Saens Pena, por exemplo. Ele anda um quilômetro no município de Caxias e anda os outros 15 ou 20, sei lá, no município do Rio de Janeiro. Isso é um ônibus intermunicipal, com uma tarifa diferente, ele vai entrar no Rio, ele vai mudar a tarifa, vai ter uma tarifa extra, como é a época tinha, isso aí foi pensado? Outra questão, os consórcios no Rio de Janeiro foram criados exatamente para você ter só quatro interlocutores falando do Rio de Janeiro, isso gera muito problema, por exemplo, você pega um ônibus de um determinada empresa que faz parte do consórcio, ele enguiça, os outros ônibus do consórcio não recebem os passageiros, tem que esperar um ônibus da mesma empresa que faz parte do consórcio. Os consórcios do Rio são meio peças de ficção. Dá um problema, a empresa quebra, a empresa está ruim, você não tem muita alternativa no

consórcio. Está se melhorando, mas isso é uma questão que tem que ser muito bem clara na responsabilidade dos consórcios. E, para terminar, a questão do que foi falada agora, da clandestinidade, o simples fato de você ter um bilhete que integre com outras modalidades, você consegue combater essa ilegalidade porque você consegue ter passagem mais em conta para isso. E se pensar também na questão de uma taxa de mobilidade, na mesma forma que a gente paga taxa de luz para ter luz na rua, sabe, "mas eu não saio de noite", mas a rua precisa ser iluminada. Então, como a mobilidade afeta a todos, se já consegue colocar alguma coisa para diferenciar a tarifa técnica da tarifa pública com uma taxa municipal ou metropolitana de modo que puder subsidiar essas passagens, que o passageiro não aguenta mais. Fiquei por aqui.

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

Bom, sobre tecnologia embarcada, o Álvaro vai dar a palavra e o resto eu tento complementar e tentar responder o Licínio.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Boa tarde, na minha fala anterior eu não me apresentei, eu sou Álvaro Gonzalez, aqui da Equipe Técnica do DETRO-RJ. Licínio, quero agradecer também a sua contribuição, a gente sabia que com a sua presença haveria uma contribuição e não nos enganamos, realmente você está contribuindo com as suas sugestões, com os seus questionamentos. Vou falar apenas de um assunto que é a questão do ar-condicionado. Uma das regras da licitação, já deixamos aqui claro, é que será obrigatoriedade para 100% da frota. Evidentemente haverá prazos para atingir os 100%. Não será no T0, no momento inicial da concessão, mas a meta é essa e num prazo razoável. Quando eu digo razoável, é razoável para quem oferta e razoável para quem usa. Com relação à tecnologia de ar-condicionado, assim como toda e qualquer tecnologia embarcada nos ônibus, o DETRO-RJ está muito atento a isso, a toda evolução que existe na indústria. Estamos sempre acompanhando, fomos recentemente no maior evento desse tipo na América Latina, que é a LAT.BUS, um evento realizado em São Paulo. Estamos sempre em contato com os fabricantes, abrimos um fórum de discussão com eles, há representantes aqui, como houve na sessão anterior, e a gente disse, e eu repito aqui, não haverá reinvenção de roda, não haverá canetada maluca, não haverá nada disso, mas haverá aperfeiçoamento do regulamento que já existe e a adequação dele às novas realidades. Quando eu falo novas realidades, é externalidade e principalmente evolução tecnológica. A prova de nossa preocupação com isso é que, no início do ano, em março, nós realizamos um seminário para discutir ônibus elétricos. Trouxemos fabricantes, trouxemos a experiência de municípios e outros estados que já implantaram ou estão implantando essa tecnologia. O mesmo tentaremos fazer, claro, com todas as dificuldades que sempre existem, mas com outras inovações, como, por exemplo, essa do ar-condicionado, a qual nós estamos sempre atentos. Fique tranquilo que aqui tem uma equipe atenta às inovações, sempre que elas forem a favor na modicidade tarifária, a favor do conforto do usuário e principalmente a favor da manutenção ou da conquista de usuários que, porventura, tenham ido embora do

transporte coletivo, a nossa meta é reconquistá-los ou cativá-los através de algo muito simples, mas que não é fácil de conseguir, que é qualidade.

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

Bom, queria complementar sobre ar-condicionado. A situação atual dos ônibus intermunicipais, 80% da frota, ou mais que isso já, porque a própria renovação ela já faz com que isso aumente, já está com ar-condicionado. Considerando que 10% dos veículos terão que ser zero quilômetro, todos com ar-condicionado, e substituirão parte da frota com a própria idade média que vai ser exigida, entendemos que, já no primeiro momento, não precisará ter invenção. Quanto à modernização deles, a gente tem que entender que esse custo de instalação ele vai ser muito mais do interesse do empresário do que do próprio órgão. Se ele vai economizar e, com isso, a gente vai ter uma avaliação melhor para todo mundo. Então, a gente entende que o ar-condicionado é uma questão resolvida, assim que entrarem esses 10% dos novos, porque eles substituirão, provavelmente, os ônibus mais antigos que não possuem ar-condicionado. E isso fará com que essa diferença de 20% que acontece hoje ela vá a zero, porque eu vou tirar 10% e vou entrar com 10% novo. Então isso, provavelmente, já vai resolver o nosso problema. O Álvaro já respondeu sobre a parte da eletromobilidade e a gente estava muito atento a isso. Com relação aos consórcios que vocês citou. Ninguém aqui em momento nenhum disse que vai ser obrigado a fazer qualquer tipo de consórcio. Isso é uma decisão de quem vai fazer sua oferta no lote. Se as empresas se juntarem, quiserem fazer consórcio, a gente não pode impedir, mas não obrigaremos ninguém a fazer nenhum tipo de consórcio. Ok? Deixando isso bem claro. Quanto ao que você colocou do município do Rio de Janeiro, nós não temos ingerência sobre isso. Então não há o que comparar, certo? Só deixar isso bem claro para a gente. Então a gente aqui está atento a essa questão aí da parte da tecnologia, mas também interferiremos o mínimo possível nas decisões das empresas. Elas têm que entrar aqui com relação à concessão. Ter aquilo que está descrito ali, como tecnologia, os ônibus novos que entrarão, até, como disse o Álvaro, nós não podemos causar um rebuliço no mercado que seja inviável a licitação ocorrer. Então as exigências serão daquilo que tiver dentro do razoável, dentro daquilo que vai melhorar, que vai trazer modicidade à tarifa. Então eu queria deixar isso claro. Qualquer tipo de tecnologia que seja viável, nós vamos induzir, vamos chamar para a conversa, e melhorar isso aí. Os meios de controle nosso são muito simples também. As vistorias, o acompanhamento disso é feito diariamente. Então dá para a gente ver realmente o que está acontecendo com cada veículo, porque eles têm que passar semestralmente por vistoria.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Como foram feitas as pesquisas.

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

Quanto às pesquisas, acredito que o consórcio pode disponibilizar isso a qualquer momento, qualquer outra dúvida sua, e caso você queira vir aqui ao órgão, os nossos setores estão abertos para o diálogo e também para as sugestões. Todas as suas atuais foram anotadas e vamos tentar, ainda com qualquer dúvida, responder. Mas, se quiser vir aqui e se aprofundar um pouco mais naquilo que não foi respondido ou as suas sugestões, estamos aqui abertos para conversar.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Quem operará o sistema de bilhetagem eletrônica.

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

Bom, a bilhetagem eletrônica, a responsabilidade, a atribuição, é da Secretaria de Transporte. Quem opera hoje é a RioCard aqui na região metropolitana e os sindicatos tanto no sul do estado quanto na região dos lagos, mas eles têm que se conversar. Eu também concordo com você que além da proteção que traz para o sistema, a bilhetagem ela pode baratear, sim, caso eles conversem, e se tem um sistema que já vem sendo estudado, um bilhete único, um incentivo no interior para isso. E a Secretaria de Transporte é responsável por licitar ou por controlar o sistema de bilhetagem. Não é o DETRO-RJ.

Licínio Machado - Coordenador - Fórum de Mobilidade Urbana

Só faltou responder sobre a questão da Light e da Enel, sobre o sistema de carregamento dos ônibus elétricos.

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

Bom, segundo o que está na nossa agência nacional de energia elétrica, as empresas fornecedoras de energia, as concessionárias, elas são obrigadas a disponibilizar para qualquer projeto novo, não só de ônibus elétrico, qualquer projeto novo, até 2500 gigawatt de energia. Então, assim, dentro daquilo que está sendo calculado, isso está sendo levado em consideração. Nós fizemos, como disse o Álvaro, que eu pensei que já tivesse respondido a sua pergunta, nós fizemos um seminário sobre isso, trouxemos as empresas de energia, entendemos a situação da Light, o que acontece, por exemplo, até na ilha do governador, mas é um seccionamento de cabo, certo? Isso aí não tem nada a ver com as obrigações dela, houve um problema que a empresa vai ter que repor, mas a gente não quer fazer considerações sobre isso, o que a gente quer fazer é o seguinte: dentro daquilo que é legal, dentro do razoável, a gente vai fazer as exigências para uma modernização energética. Então, dentro daquilo que é possível. Então, a gente estudou sobre o assunto e colocou isso. Entendo a sua preocupação, mas a obrigação de fazer é das concessionárias, elas têm que entregar esse limite mínimo aí de energia.

Lívia Pereira - Consultora - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Só complementar com duas coisas. A primeira é: não estão sendo previstos veículos elétricos fora da região metropolitana, tá? E a segunda, eu queria te pedir para, por gentileza, assim como fez a NTU, mandar as suas questões por escrito aqui para o DETRO-RJ. Otávio, se você puder colocar no chat para ficar melhor aqui o registro e as respostas também, se você tiver mais alguma pergunta, tá bom?

Licínio Machado - Coordenador - Fórum de Mobilidade Urbana

É melhor ser no e-mail depois de me mandar. Eu não consigo colocar agora no chat.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Tá bom, eu te passo no chat, Licínio, o nosso e-mail.

Licínio Machado - Coordenador - Fórum de Mobilidade Urbana

Aquele mesmo telefone que me passaram o link, se puder passar por lá, me facilita.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Tá bom, perfeito. Agradeço suas perguntas, então vou passar a palavra para o Rodrigo Galeão e na sequência, tem a Eunice Horácio da SEMOVE, mas antes tem um outro inscrito que mandou antes de você aqui, um pedido para falar pelo chat, que é o Abreu, vice-presidente do CAU-RJ. Então, só para você ficar ciente que, depois do Rodrigo, vou passar para o Abreu e, na sequência, vem o Eunice e um inscrito aqui que está identificado como o Batman Carioca. Bom, Rodrigo Galeão, por favor, se apresente, a entidade que você faz parte e sua posição. Por gentileza, o microfone é seu.

Rodrigo Galeão - Sócio Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Então, boa tarde a todos, Rodrigo Galeão, sou sócio fundador do escritório de advocacia Silveira e Galeão Advogados. Eu tinha separado um tema aqui, e apenas um, pegando aqui a modelagem da concessão que foi apresentada pelo Márcio Bicalho. Mas aí, tanto o De Lima quanto o Santana me deram um gancho aqui para explorar o mesmo assunto de uma outra forma. Bom, o De Lima mencionou a questão do transporte pirata, o Santana apontou o transporte clandestino, pirata, como grande responsável pela alta tarifa no Estado do Rio de Janeiro, que, julga ele, cara. E a pergunta que eu faço é a seguinte. O Bicalho tratou da matriz de risco. Esse risco quando causado pelo poder público. Bom, o concessionário de serviço se obriga pelo transporte de passageiros e, em contrapartida, o poder concedente a segurar o adequado cumprimento do contrato, ou seja, o adequado à operação. A concorrência que ele assume e o risco que ele aceita é pelo transporte legal, ou seja, com transporte legal. Quando você tem um transporte pirata, ilegal, clandestino, o nome que você quiser, surge para o poder concedente, essa é a contrapartida, a obrigação do poder concedente, de fiscalizar o serviço. Se não fiscaliza mal ou não inibe esse transporte clandestino, ilegal, surge para o transportador o incremento do risco que não foi desejado quanto à celebração do contrato,

sequer previsto contratualmente, não contemplado no cálculo da tarifa, ou nos ônibus que o concessionário estava disposto a aceitar quando firmou o contrato. Bom, só para se ter uma ideia, na Região dos Lagos, eu tenho dados aqui que apontam para algo em torno de 70% para a demanda de passageiros já foi absorvida pelo transporte ilegal. Só 30%, mais ou menos, ficariam com um transporte regular de passageiros. E casa esses dados com o que o Santana estava dizendo, que o grande culpado da tarifa alta no estado é o transporte irregular. Então, feitas essas considerações, a pergunta que eu faço. E aí, diretamente, para o Bicalho. O transporte clandestino, ilegal, foi contemplado na matriz de risco? É a primeira pergunta. Segunda pergunta. Nessa matriz de risco, se pensou na assunção do risco de demanda pelo poder concedente, como previsto, por exemplo, no marco legal da mobilidade urbana, no projeto de lei que está em tramitação no Congresso. Então, objetivamente, são essas perguntas.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Rodrigo. Vou passar a palavra lá para o Auditório. O diretor De Lima quer responder às suas perguntas. Depois, se o Santana ou o Bicalho quiserem complementar também, só me avisar aqui que eu passo a palavra para vocês. De Lima.

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

Bom, Rodrigo Galeão, as suas considerações são partes da resposta, porque o Santana, assim como você fala, "olha, passar a tarifa está alta porque esse componente existe", ou seja, ele já está na matriz de risco, já na tarifa, mas, além disso, o que que a gente enxerga? Qualquer virada, por que a proteção dos quatro anos para uma revisão tarifária? Normalmente eu já vou dar. Porque todos esses componentes, sob forma de proteção, e está no decreto do próprio órgão, esta proteção econômico-financeira. "Por que não fez o seu trabalho?" Não, a gente está falando de organizações criminosas hoje que atuam controlando, tirando dinheiro, desses veículos piratas, desse transporte irregular. Então assim, o risco, que existe, ele já foi absorvido, certo? Ah, mas ele é interessante, a gente pode melhorar? Claro, a gente está considerando-o, por isso o Santana colocou esse cálculo na tarifa. A outra coisa que é de interesse do órgão, e acredito que o Estado também, nesse sentido, abrace, é que a gente melhore as condições de trabalho dos nossos fiscais, aumente a quantidade deles, para que eles possam combater e mostrar que isso é viável. A gente depende de lei para isso, a gente depende que a concessão pode trazer isso e fazer essa coisa mais transparente para uma proteção do próprio Estado. Então, com esta nova modelagem, com essas novas atribuições, podemos barganhar, digamos assim, que isso é um investimento do órgão, não só a parte da nova modelagem, mas atualizar o que a gente tem aqui, a gente já está atualizando a parte do nosso modelo de negócio, mas vamos atualizar, tentaremos ali, já convencemos o nosso secretário, que vai apresentar, ao governador, as necessárias mudanças no nosso decreto de atuação. Então assim, nós não estamos em uma coisa estanque, mas hoje a realidade é essa que o Santana colocou. A tarifa no Rio de Janeiro, como um todo, ela é mais alta porque a gente absorve esse custo desse transporte informal, ilegal, e isso todo mundo paga, não tem

dúvida disso, mas com relação à matriz do risco, ela já foi absorvida para o empresário. É claro que tem um outro componente, imagina você falar que 70%, eu não vou dizer que esses números são dessa ordem, mas eles existem e são muito grandes na região dos lagos. A gente tem feito reuniões com a Secretaria de Segurança Pública para tentar resolver isso e está muito bem encaminhado, inclusive com as empresas locais que operam no setor lá. Então assim, só para deixar bem claro, a pergunta ela é muito válida, mas esse risco já foi absorvido pela tarifa e nas proteções do próprio contrato, isso está previsto como o Santana falou. Como ele iniciou essa fala, ele já tinha isso, "olha, isso aqui é caro por causa disso", então o risco está absorvido, eu já sei que aquele negócio ali tem esse problema e a tarifa também que remunera, ela é mais cara por conta disso, ok?

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Bom, eu tinha feito a pergunta se a função desse risco seria suportada pelo poder concedente. Aí pelo que eu entendi, o De Lima está dizendo que isso já foi suportado via aumento da tarifa. Só que, e aí complementando até uma pergunta que eu tinha feito na outra rodada de perguntas, eu tinha perguntado, porque se eu entendi o que o De Lima disse, isso seria verificado dentro da revisão ordinária do contrário, que é feito de quatro em quatro anos, estaria dentro da planilha tarifária. Eu tinha perguntado na época, na oportunidade, quais são os indicadores que foram levados em consideração, vai ser pela planilha GEIPOT, como vai ser a forma de cálculo? E essa parte foi respondida, foi ressaltada, que vai ter uma revisão ordinária do contrário de quatro em quatro anos. Mas, então, se a gente considera que isso está dentro da matriz de risco, em transporte ilegal, então vocês estão me dizendo, e aí quero saber se é esse entendimento, que de quatro em quatro anos, isso vai ser levado em consideração na revisão ordinária da tarifa para aumentar ou reduzir a tarifa, ou seja, como um custo portado pelo poder público, ou vão repassar para o usuário, ou vai ser via subsídio, mais ou menos isso.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Eu vou tentar responder. Primeiro, no edital vai estar claro para todo mundo, na descrição, como é o serviço do Rio de Janeiro, que existe esse serviço clandestino. Então, todo licitante está sabendo a situação que está segundo a tarifa calculada para esse edital, certo? É uma tarifa que leva em conta a demanda transportada pelo sistema regular. Então aquela demanda que é transportada pelo serviço clandestino já não está dentro. Então, já absorvemos uma questão. A outra questão que você levanta é do risco, que é muito importante. A modelagem econômica pressupõe você ter um reajuste anual para uma fórmula paramétrica e também um indicador do risco de oferta e demanda. Se esse risco está dentro de uma banda que não está totalmente definida de 5% para cima e 5% para baixo, por exemplo, só vale a fórmula paramétrica. Se está fora dessa banda, você pode antecipar a revisão ordinária, faz uma revisão extraordinária, certo? Porque aí não seria suportável. A demanda pode cair e você pode também diminuir a oferta, mas tem situação e têm linhas que a oferta já é tão pequena que, mesmo que a demanda caia pela metade, você não

consegue diminuir a oferta. Então, o seu custo fica lá em cima e a sua receita está lá [PROBLEMAS TÉCNICOS] Criou-se uma banda que segue o risco das empresas. Ultrapassada essa banda, você puxa uma revisão extraordinária do contrato. E qual é essa revisão extraordinária? A proposta econômica de cada empresa que ganhar, ela tem que fazer o seu plano de negócio. Por exemplo, "eu vou dar 3% de desconto tarifário" e ganhou aquilo. Ele tem um plano de negócio comprovando aquilo. Aquilo será a régua a qualquer tempo no contrato inteiro para fazer a revisão, certo?

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

E que banda é essa?

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

A banda de IPK. Não está definida a porcentagem, nós estamos medindo ainda, a probabilidade provavelmente vai ser entre 5% [PROBLEMAS TÉCNICOS]

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Congelou.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Congelou, como você falou, entre 5 e

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

É, provavelmente será entre cinco, cinco para cima e cinco para baixo, certo? Ultrapassado essa demanda, essa banda, você antecipa a revisão ordinária, tá?

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Obrigado.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

De nada.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Maravilha, agora eu vou passar a palavra para o Abreu, vice-presidente do CAU-RJ. Abreu, por favor, te passo a palavra, se apresente. Acho que a entidade a gente já sabe a sua posição. Obrigado. Bem vindo.

Carlos Abreu - Vice-Presidente - CAU-RJ

Boa tarde a todos. Carlos Abreu, vice-presidente do CAU-RJ, Conselho de Arquitetura e Urbanismo. Essa discussão toda da questão de toda a parte de transporte é uma coisa de um

interesse muito grande na área nossa, especificamente na discussão de urbanismo. Ontem nós tivemos o FITS até lá na sede do CAU-RJ, em que discutimos mesmo, também, essa questão. Uma pergunta que se coloca, eu entendo que o que está se discutindo é justamente a questão do modal que diz respeito a transporte de ônibus, mas o quanto isso está sendo levado em consideração também à questão ferroviária, à questão metroviária, como é que isso está entrando nesses cálculos, porque obviamente que há, substancialmente, uma queda bastante grande no número de usuários, tanto no metrô, tanto na linha férrea, como também nos próprios ônibus, seja por vários motivos, até a queda de poder aquisitivo, a questão da segurança, a questão dos transportes alternativos, associado à questão do crime. Enfim, tem uma série de fatores, mas isso tudo tem sido analisado no que diz respeito a essa questão das definições dessa tomada de decisão em relação à questão rodoviária, isso é o primeiro ponto. Segundo ponto diz respeito que toda essa questão é uma discussão que interessa sobremaneira, hoje nós temos o IRM, o Instituto Rio Metrópole, que eu não sei se ele está associado diretamente a essa discussão, acho que seria importante, até se pensar na rediscussão do PDUI, o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana, porque pensar na questão ônibus, sem pensar nos demais modais, eu acho que é talvez uma repetição de um erro do passado. Eu digo isso porque não é a primeira vez que isso acontece e a questão da discussão do aumento da tarifa em função de uma possibilidade de demanda menor e que vá se compensar com reajuste de tarifa, as nossas tarifas no Rio de Janeiro, elas já são um motivo até substancial pela queda da frequência, seja no ônibus, seja no metrô, seja no trem. Então são essas perguntas que me vêm à cabeça em relação a toda essa discussão.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Se você pegar todo o sistema de transporte de massa do mundo inteiro, os sistemas ferroviários vivem da alimentação do sistema de menor capacidade, do sistema de ônibus. Você pega a supervia, ela já transportou mais de um milhão de pessoas por dia. Hoje você tem a supervia e você tem uma quantidade enorme de ônibus concorrendo com ela, certo? Lado a lado. Então veja o seguinte: a questão de transporte de massa é uma questão de rede, rede única. Você pode botar trens extremamente velozes e tudo. Se você não tiver uma rede integrada, ela não vai transportar o potencial que ela tem. Você pega aqui São Paulo, 70% é alimentado por ônibus. Você pega o *case* do metrô da Bahia, 83% é alimentado por ônibus. E se você pega o sistema do metrô de Fortaleza, que não transporta ninguém, porque não é integrado, certo? Então veja o seguinte: o que nós fizemos nessa nivelagem? Está claro, nos lotes que estão em torno desses sistemas de alta capacidade, que é obrigatório integrar correndo quando o sistema de alta capacidade tiver sido reformulado, certo? Não dá para o empresário que ganhar, por exemplo, um lote em torno da supervia, com 500 carros, querer operar esses 500 carros a vida toda. Hoje não dá para integrar na supervia. Por quê? Porque está uma operação péssima, você vai só prejudicar o usuário. Mas, no futuro, dependendo dos investimentos, ela pode absorver muita demanda. Aí o cidadão que ganhou aquele lote, a pessoa jurídica que ganhou aquele lote, será obrigado a integrar, certo? Então isso está

escrito no edital, está escrito nos seus anéis. Essa é a compreensão do DETRO-RJ, a compreensão nossa, a compreensão do governo do Estado do Rio de Janeiro, primeiro é que o sistema de transporte coletivo se dá em rede. Não é um sistema concorrendo com o outro na rua, certo? Só que o sistema, se amanhã for começar a operação, você não consegue integrar, por exemplo, a supervia, ela não está preparada, certo? É a velha pergunta, não tem demanda porque não tem oferta ou não tem oferta porque não tem demanda? Certo? É uma questão de logística. Todos os sistemas caíram a demanda, mas, os sistemas de alta capacidade do Rio de Janeiro, é vergonhoso a quantidade de demanda que caiu. E isso é devido a um único fenômeno: concorrência na rua, que nem concorrência dos ônibus com as vans, certo? Então, como eu falei antes, nós estamos querendo virar a página. Então já começa pactuando isso com quem vai participar da operação futura, do serviço futuro.

Carlos Abreu - Vice-Presidente - CAU-RJ

Só um detalhe, por favor, Santana, essa questão que você colocou é óbvia, a questão do transporte de massa tem que ser priorizada com uma integração. Eu estou perguntando sobre exatamente essa questão dessa integração, se está previsto nessa modelagem essa integração, ou se ela foi afastada porque o sistema ferroviário hoje está uma vergonha, então deixa ele de lado. O sistema ferroviário está caríssimo e tem uma extensão muito aquém do que seria necessidade, então ele está afastado. Nós estamos falando de uma representatividade de estado. Nós não estamos falando de uma questão única exclusivamente de ônibus. Nós estamos discutindo aqui o transporte de massa, seja ferroviário, metroviário ou rodoviário, e todos eles que são integrados, obviamente.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

O que eu tentei te responder foi que está previsto, certo?

Carlos Abreu - Vice-Presidente - CAU-RJ

Ah, bom, ok. Não observei isso dentro das discussões, é só essa questão.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Então, deve ter passado o Bicalho, ele falou, tem um momento lá da transparência que ele fala isso, certo? Mas está previsto. Hoje, por exemplo, se mesmo que o metrô da superfície opere muito bem, você terá uma grande dificuldade de integrar. No futuro, não, porque já está previsto no contrato.

Marcos Bicalho - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Eu posso complementar uma coisa, Otávio?

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Por favor, Bicalho, depois de você a Livia também quer fazer um comentário.

Marcos Bicalho - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Não, é só um complemento aí dessa pergunta. É o seguinte, em primeiro lugar o DETRO-RJ está licitando o sistema que é de sua competência, que é o sistema de ônibus. Então, nesse momento, o DETRO-RJ tem que olhar, apesar de você achar que isso reproduz um modelo antigo, não existe, não dá para esperar o mundo mudar para o DETRO-RJ pode fazer a licitação que, como o De Lima disse, é uma determinação judicial. Aí, também não dá para hoje você fazer uma integração forçada com sistemas que não dão conta de fazer isso. Então, o que eu comentei e o Santana reforçou, e é o que está previsto no edital, é que é a intenção do governo buscar sistemas integrados e que quando eles forem viáveis, ou por investimento do metrô ou da Supervia, os concessionários não poderão se opor a essa integração. É claro que, ao dizer isso, o DETRO-RJ e o Governo do Estado vão ter que assumir um equilíbrio desses contratos, um reequilíbrio desses contratos. Mas a ideia é que a licitação que está sendo feita hoje não será um impeditivo de futura integração e planejamento integrado nos transportes do Rio de Janeiro.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Bicalho. Passar a palavra para Livia.

Livia Pereira - Consultora - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

É muito importante só fazer um reforço. Como o Bicalho falou, o Santana também. Vou falar três coisas. A primeira é sobre a questão do uso do solo. Felizmente, como uma coincidência, esse mesmo consórcio, que está assessorando o DETRO-RJ, ajudou o IRM a elaborar o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Rio. Então, aí já tem uma felicidade aí. Então, essa questão do uso do solo é uma coisa que a gente gosta muito é que, obviamente, a gente considera com bastante carinho e a gente está bem atualizada. O segundo é lembrar que essa questão de mobilidade não é estanque, né? Então, nesse momento mesmo, a própria SETRAM-RJ está fazendo vários projetos. Um deles está no YouTube, também, que foi a audiência pública dos serviços de barcas. Então, tem várias coisas acontecendo. E a questão é que no dia 1, que essa operação vai começar, como diz o Santana, a gente tem que ter um contrato robusto, e é o que a gente está organizando, o suficiente para que a pessoa que hoje pega o ônibus e determinada situação, ela não fique desatendida e nem fique com serviço ruim. Então, só para colocar a SETRAM-RJ.

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

Eu vou complementar só dizendo o seguinte, nós não podemos fugir do que está na lei, e a lei nos obriga a alimentar os transportes de alta capacidade. Por isso é que, dentro desse contrato robusto, há essa previsão bem clara de que, havendo qualquer tipo de mudança no status atual, a gente consiga atender e, principalmente aquele concessionário que assumiu, é indiscutível que ele já sabe disso, que esse é um dos riscos, e que ele será devidamente compensado nessas revisões. Então assim, essa mudança já está na previsão inicial, então não

há dúvida da intenção de melhorar o transporte. A licitação sim é um dever, a gente está fazendo ela e vai concluir em pouco tempo, e isso vai ser muito claro para todos, mas em nenhum momento deixamos de obedecer a lei que nos obriga a abastecer os transportes de alta capacidade, eles tendo condições. Então eu só queria deixar isso claro, isso está sendo levado em conta sim e com muita responsabilidade. E foi uma determinação da Secretaria de Transportes através do secretário Washington Reis. Isso tem que ser considerado e está sendo considerado por pessoas responsáveis, posso garantir isso que isso ocorre.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, De Lima. Vou passar a palavra para o Eunice Horácio, da Semove. Por favor, Eunice. Obrigado, bem-vinda, a palavra é sua. Eunice, você está sem som, a gente não está te ouvindo. Aqui está aparecendo que você está sem microfone. Eu acho que pode ter algum problema com o fone que você está utilizando.

Licínio Machado - Coordenador - Fórum de Mobilidade Urbana

Sugestão. Sai e entra de novo porque, às vezes, acontece isso no Zoom.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Enquanto isso eu vou fazer a leitura aqui de um comentário do Luís Custódio, que fez uma intervenção no começo da consulta. Ele diz o seguinte: gostaria de colocar três pontos. Um, a cobrança em dinheiro não é para pagamento no transporte e sim a ampliação das caixas externas ou nos veículos para recebimento e recarga de cartão. Essa é a segunda: A respeito da fiscalização externa, o Licínio me agradeceu com a criação dos conselhos. Três, qual seria a possibilidade de incorporar o sistema de transporte complementar nessa licitação com bilhetagem eletrônica? Alguém se habilita? Acho que, na verdade, além da questão dos conselhos, a primeira questão é sobre a cobrança em dinheiro e a segunda questão é sobre a possibilidade de incorporar o sistema de transporte complementar nessa licitação com bilhetagem eletrônica. De Lima, a palavra é sua. Só abrir o microfone.

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

Bom, vou responder apenas à última. O transporte complementar terá a licitação própria. Ele já funciona com uma bilhetagem, aquilo que foi decidido e tem decreto próprio para isso. Então teremos uma licitação própria para o transporte complementar. E ele já tem uma bilhetagem, deixa isso bem claro, não há o que falar em bilhetagem. Inclusive, o projeto já está até na mídia de controle dessa bilhetagem com a identificação facial.

Eunice Horácio - Gerente de Mobilidade - SEMOVE

Boa tarde a todos, eu sou a Eunice, eu sou a gerente mobilidade da Semove. Eu queria só alguns esclarecimentos aqui de algumas coisas que foram faladas, se o nosso entendimento está correto. Pelo que foi comentado aqui, essas áreas operacionais que foram mostradas

ainda não são os lotes, né? Como o Willian falou, os lotes ainda não foram definidos e tal. No entanto, a gente teve ali, quando a gente viu a figura, a gente percebeu que algumas regiões elas parecem não estar muito de acordo com o que operacionalmente acontece aqui na região metropolitana. Vou dar um exemplo. A gente viu ali que tem um agrupamento de Caxias com São João de Meriti e Belford Roxo. Quando, na verdade, quando a gente está pensando em operação, e aí quando eu falo em operação, a questão de características dos passageiros, a questão dos deslocamentos ali internos, vamos falar assim, daquela região, Duque de Caxias ele se assemelha muito mais à região de Magé e Guapimirim. Então, o meu questionamento é se essas áreas operacionais, elas de fato já vão ser a configuração dos lotes, e aí eu entendo que o Willian comentou da análise de demanda, dimensionamento da oferta, de curto para ter equilíbrio do lote, mas também levando em consideração as especificidades da região. Então, se isso já é definitivo, ou seja, Duque de Caxias realmente estaria nessa área e, conseqüentemente, num lote junto dos outros municípios do outro lado da Baixada Fluminense, ou se ainda haverá uma revisão, e isso ainda é preliminar. Esse é um primeiro ponto. A segunda questão é falando um pouquinho até do que o Cristóvão comentou sobre a questão dos indicadores de qualidade, da gente não ser apenas punido, mas também premiado. Então, acho que a gente concorda com isso. Depois o Santana fez uma intervenção, mas eu gostaria de deixar uma sugestão aqui, até entender o que vocês vão fazer em relação a isso, porque quando você coloca um indicador de qualidade, e a gente é, claro, a favor de que se melhore o contrato, que se melhore o qualidade do serviço, mas você coloca, por exemplo, um indicador de cumprimento de viagem, ou de pontualidade, ou quaisquer que sejam, que a gente ainda não viu o edital, e você pega um congestionamento, ou você pega uma questão de segurança pública, que impede aquela viagem, como é que isso vai ser tratado? Então, assim, se já está previsto isso também no edital, que são coisas que fogem ao operador, então, a gente precisaria ter esse respaldo também de que os indicadores precisam ser. E aí, como eu estou comentando isso, não é uma questão de "ah, depois entra com processo no DETRO-RJ para rever aquela viagem", alguma coisa que já fosse de imediato no procedimento, como é que vão ser tratados esses casos? E o terceiro ponto, que vocês falaram muito da questão do desconto da tarifa, como é que vocês vão tratar, se isso já está previsto, essas propostas que podem vir a surgir como inexecutáveis. Você dá um deságio na tarifa, que realmente, você sabe que o contrato não vai se colocar de pé, por mais que tenha um fluxo de caixa e tudo, então, como é que isso realmente vai ser tratado? Porque apenas a menor tarifa também é uma preocupação nossa. Então, são esses pontos aqui, e agradeço a oportunidade de poder colocá-los. Obrigada, Otávio.

Lívia Pereira - Consultora - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Então, Eunice, vamos lá, sobre a questão de áreas operacionais. Eu sei que você entendeu que área operacional não é lote. Os critérios para as áreas operacionais eles são basicamente de socioeconomia, tá? Então tem uma metodologia de socioeconomia e ligações entre cidades por trás. Mas além disso, sem entrar na questão dos lotes, porque eu não posso, porque não está definido. Mas andando um pouquinho mais, a gente tem a característica das

linhas também, né? Se são linhas radiais, se são linhas transversais, se são linhas internas às próprias regiões. Então, para você tentar entender, eu entendi o que você falou, tá? Mas um pouquinho além disso, não necessariamente as linhas internas ou as linhas transversais, as linhas radiais ficariam nos mesmos lotes. Então não pensa na área ou na junção de áreas como, "ah, aquilo ali é um lote e fica junto, fica separado". É um pouquinho além disso, tá bom? Eu sei que eu não fui muito clara, eu não posso ser mais clara aqui.

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

Primeira coisa sobre os lotes. O lote é uma definição para que ele seja operacional e que se sustente economicamente. Nós tivemos esse debate, inclusive com o Ministério Público, e não podemos abrir eles. Então, assim, porque ele é o negócio. Ele é aquilo que vai ser o objeto da concorrência. Então, a gente está modelando ainda. Quando eu falo isso é com a viabilidade econômica, "se eu juntar A com B, se eu ver essa área só dessa forma, também não abrir". Então, houve um trabalho de linhas, de elas serem alimentadoras ou não, da possível extinção dela, relevando em conta aquilo que o Santana falou. Por quê? Porque se eu jogar para um risco maior, para uma área onde há uma possibilidade de expansão de metrô ou de melhoria do serviço da Supervia, a pessoa que vai comprar aquilo, aquela pessoa jurídica, ela simplesmente vai olhar e falar assim, "poxa, o risco é todo meu. Eu vou perder o meu negócio". Então, ficaria inviável. Tudo isso está sendo levado em conta para que, quando isso seja lançado, não haja dúvida de que aquele projeto vai ficar de pé. Então, é isso que a gente pode adiantar no momento. As áreas são uma referência, porque a gente precisava dividir conforme esses critérios colocados pela Lívia, pelo Santana, pelo Willian, e aí é vai de socioeconômico, da própria quantidade hoje de espaço físico, até para uma criação de uma nova garagem, daquilo que é possível fazer. Tudo isso foi colocado à mesa nas pesquisas, "olha, eu quero ir de tal lugar para tal lugar. Tem possibilidade de crescimento ou não?" Então, tudo isso está sendo levado em conta. E isso vai ser exposto, de maneira que os lotes fiquem de pé. Esse é o nosso principal objetivo, porque o sistema está funcionando. Quando a gente decidiu assumir, dizer para o Ministério Público, "vamos fazer" para o juízo do caso, nós vamos fazer, nós alertamos porque, "olha, o sistema está de pé". Ele está funcionando. São 2 milhões de pessoas transportadas por dia. E como é que a gente faz se a gente, de uma hora para outra, fizer uma reviravolta e não respeitar isso? Então, isso também está sendo visto, eu posso garantir para você. A outra coisa, quanto o que você falou sobre "a chegada ou não, a linha, estou atrasado". A gente já conversou diversas vezes com os operadores. E isso não tem motivo para acontecer. A comunicação pode ser diária. "Olha tem uma interdição na via, tem um ônibus pegando fogo, houve um ataque à polícia." Basta a comunicação imediata. O Conecta está aí para isso, para o operador se comunicar e explicar. Não há o porquê de ser punido por isso. E quando a comunicação vem, a gente respeita isso. Não precisa entrar com o processo. É só comunicar antes. O sistema está aí. Já avisamos isso diversas vezes. Não precisa vir a licitação para que isso aconteça. Isso já acontece. E os operadores que estão fazendo dessa forma estão tendo muito menos problema. Porque o processo ainda é justo e ele é válido. Mas é muito mais fácil comunicar antes. O que a gente não vai aceitar, e não

aceita hoje, é a regularidade, a reincidência, a continuidade daquele problema. É por falta de colocar o ônibus na linha certo. Por falta do operador não informar, não alocar o ônibus na linha. Queria deixar isso bem claro. Pode transmitir isso. E isso a gente já falou em diversas unidades. Isso já acontece hoje. Não há por que de ser punido e preocupação. Ninguém deve ser punido e não será indevidamente. Queria deixar isso muito claro para todos.

Lívia Pereira - Consultora - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Para as áreas foram consideradas esses critérios socioeconômicos, lembrando, também, que os deslocamentos das pessoas, às vezes, são feitos hoje de um jeito porque é oferta de determinada forma. Então a gente sabe que tem isso também. Então a gente tem que considerar a linha de desejo também, e a questão operacional foi considerada, claro que não a operação que é hoje, mas questões operacionais do tipo escala, do tipo localização de garagem, padrões operacionais do modo rodoviário para ônibus, isso foi considerado. Tá bom? O Bicalho vai falar.

Marcos Bicalho - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Eu só queria fazer um comentário sobre essa questão dos temas de avaliação. Eu acho que não dá para confundir nesse sistema de avaliação com a fiscalização como ela é feita hoje, né? Ela continua existindo. Então, a viagem que não foi cumprida, se ela vai gerar multa, não vai gerar multa, se tem desculpa, não tem desculpa. Isso aí é uma questão do cotidiano da fiscalização. O sistema de avaliação ele pretende dar um olhar mais macro, ele pretende pegar o conjunto da concessionária, olhar esses indicadores em uma visão maior, mais abrangente, e buscar solução para isso. Vou dar um exemplo que você citou da questão das viagens. Vamos supor que uma certa concessionária esteja tendo um desempenho muito ruim do cumprimento das viagens. Eu não vou discutir se eu estou multando uma viagem ou outra. As multas vão continuar acontecendo. Isso é uma coisa que independe, tá? Mas, uma vez que o DETRO-RJ constate que uma certa operadora está com um problema de operação, qual que é a ideia desse sistema? Que o DETRO-RJ chama essa operadora "o senhor Fulano, empresa tal, aqui estão os números, está acontecendo isso, esse mês inteiro aconteceu tal coisa. O que se propõe para a gente em planejamento de tratamento do problema como uma ação preventiva, não corretiva? Como que você vai fazer para melhorar esse tipo de operação?" Isso vale para frota, isso vale para motorista. E só fazer um detalhe do comentário que surgiu no passado. Se essa variação pode ser de ônus e bônus. A gente gostaria que ela incida sobre a questão remuneratória. Porque, se não incidir, ela tem pouca eficácia. Eu diria o seguinte, o concessionário está sendo contratado para cumprir um desempenho, fazer um certo papel. Então, essa é minha opinião, não é necessariamente opinião nem do consórcio nem do DETRO-RJ. Se ele está operando bem, certo modo é obrigação dele operar bem. A questão é como fazer se a operação não estiver indo bem. Como que a gente mitiga esse problema? O sistema de avaliação tem que ser visto para tratar essa questão. A punição não é o objetivo em si. O objetivo é fazer a melhoria da operação em uma visão mais abrangente. Não sei se ajudou um pouquinho essa conversa.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Bicalho. Respondido Eunice? Podemos seguir? Tá bom. Então, pessoal, são 17h17. Vou passar a palavra para o último inscrito aqui. Ele está identificado como Batman Carioca. Ele mandou as perguntas dele aqui no chat. Eu pedi para ele ligar a câmera. Eu vou pedir a gentileza dele se identificar com o seu nome verdadeiro para fazer a última pergunta e, depois dele, a gente encerra a consulta, como falei, previsto às 17h30. Batman, passando a palavra para você, por favor. Se identifique, entidade que representa... você falou que não é de nenhuma entidade, que você é da sociedade civil, correto?

Iago - Sociedade Civil - Usuário do Transporte Intermunicipal

Boa tarde, meu nome é Iago e eu sou só um cidadão comum e eu tenho alguns questionamentos quanto à licitação. Eu cheguei na reunião atrasado, por uma série de questões pessoais minhas, e eu gostaria de saber, peço perdão caso já tenham perguntado isso na reunião e respondido, mas eu gostaria de saber quanto à questão da reorganização das linhas e se isso está previsto na licitação. Hoje muitas linhas acabam se sobrepondo umas às outras, principalmente naquele exemplo que eu gostaria de dar, aquele trecho entre Nilópolis e Deodoro, onde você tem diversas linhas que fazem praticamente o mesmo trajeto ali, que poderiam ser substituídas por menos linhas, e se está previsto também, além da racionalização, uma melhor integração tarifária do bilhete único, trazendo assim mais benefícios principalmente de troca. E no segundo ponto eu gostaria de saber se pretende haver um acordo com a prefeitura do Rio para a criação dos terminais de Missões e Margaridas e, conseqüentemente, a integração e criação de linhas vindas da Dutra, da Washington e de outras partes da Baixada Fluminense até esses terminais. Eu agradeço a oportunidade de poder estar falando.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Iago. Vou passar a palavra para o Bicalho. Depois, se o De Lima quiser complementar, o Santana, vocês me indiquem aí que eu passo também para vocês.

Marcos Bicalho - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Iago, eu vou comentar um pouquinho, mas, depois, acho melhor o De Lima ou o Willian falar um pouco mais sobre isso. Nessa reorganização de linhas que foi feita nesse processo, houve uma preocupação de fazer o mínimo de lógica. Então linhas que eram superpostas foram extintas, mas sem perder nenhum atendimento. Então, em alguns casos, por exemplo, diversas linhas que vêm de diversos municípios e fazem um eixo comum, isso não é objeto dessa licitação. Isso seria objeto de uma racionalização, de criação de corredores, BRTs, que não é o caso desse processo. Então, houve um time de racionalização, mas ainda cabe em um projeto mais abrangente e, principalmente, se você pensar em integração com outros módulos, com a prefeitura do Rio de Janeiro, isso é mais ambicioso ainda. Esse passo não cabe

a esse edital fazer. Agora, eu acho que o De Lima e, talvez, o Willian possam comentar mais sobre os terminais, eu acho que eles têm mais propriedade para falar sobre isso.

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

Iago. Vamos lá, Iago. Bom, o Bicalho já respondeu boa parte da sua pergunta e a gente até acredita que, quando os lotes se formarem, e a mesma empresa ou consórcio de empresas estiver ali, possa haver essa racionalização que você comentou, certo? Porém, o mais importante que o Bicalho falou foi: essas empresas e essa possível concorrência ela de fato não existe, porque o que a gente tem aqui no Rio são corredores, são artérias e aí nessas artérias é muito difícil. Imagina você num ônibus vindo de Nova Iguaçu e aí você tem que ir apenas até a Dutra num ônibus ou outro que vem de São João de Meriti para poder pegar aquele da artéria principal. Isso para você seria um incômodo muito grande. Então a gente tem que olhar por esse prisma também. E como é que está esse ônibus nessa artéria principal, já que ele não é um transporte de alta capacidade? Ele já pode estar cheio, você ficaria satisfeito? Então tudo isso tem sido levado em conta nesse primeiro momento. A outra coisa é sobre bilhete único. Olha, nos moldes que o bilhete único funciona hoje eu não entendo muito essa preocupação, porque o Estado vem assumindo esse ônibus, tudo que passa de 8,55, ou seja, daquilo que o cidadão paga, o Estado complementa, então essa racionalização seria muito boa para o Estado, daquilo que você está falando, essas integrações. Então a gente vem trabalhando num outro molde, esse bilhete único já não sobe há muito tempo, ele já poderia de alguma forma ter sido feito uma correção nele, e isso não foi, foi um ônus que o Estado resolveu absorver para poder ter esses serviços da forma como ele é hoje. Quanto aos terminais, Margarida e Missões. Olha, esse projeto todo é do município, ele complementou a fase daquilo que ele tinha, daquilo que ele decidiu por fazer, e nos franqueou o corredor para uso. Ocorre que, para esse corredor, poucas linhas nossas seriam absorvidas e fariam essa integração de fato em um terminal. Então enquanto não entrar Margaridas e Missões, que são de obrigação do município, ou uma transferência, um acordo que haja politicamente ou decisão de fazer, não há o que se falar em integração da maneira como é. A integração hoje ela não é só ali, nos pontos dos ônibus, dentro do corredor BRT, ele não estão os nossos, o que seria feito para os ônibus intermunicipais vindo da Baixada, seja do corredor Dutra, seja do corredor Washington Luiz, corredores principais. Então, enquanto não houver isso, e há o diálogo sim, tanto é que nós operamos lá dentro, porém para ônibus diretos, aqueles que vão direto para o Centro da Cidade ou até certo ponto com saídas específicas, tudo isso tratado com o município em diversas reuniões. Então assim, naquilo que era possível, com o que tem hoje do projeto pronto foi feito, ok? Mais alguma coisa que ele perguntou? Então acho que eu respondi os seus questionamentos.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Ele perguntou da possibilidade de acordo.

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

Não há desacordo, é que para que evolua precisa que os terminais, que são fundamentais para essas bacias que vêm da Baixada Fluminense, sejam concluídos. Aí vai se conversar no que vai parar ali, naquilo que vai para frente. Por isso também essa situação dos quatro anos, de uma revisão, porque isso também impacta no operador, que pode ser para mais ou para menos. Ele pode perder passageiro, ele pode ganhar passageiro e ele pode ter um encurtamento da sua viagem, o que, em tese, baixaria, o custo dele, ok, respondido?

Iago - Sociedade Civil - Usuário do Transporte Intermunicipal

Sim, sim. Eu entendi o questionamento. Acho que fui respondido. Quanto à questão da racionalização e do fato do bilhete único não aumentar. Não, esquece. Pode continuar. Foi entendido sim.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Iago. Obrigado, também, De Lima. Eu vou fazer a leitura de uma última pergunta da Eunice, que ficou faltando a resposta. Ela mandou aqui no chat e depois a gente fez o encerramento. Eu vou passar para o Santana responder. Ela diz aqui que só faltou a questão de como vão lidar com propostas inexecutáveis com relação ao desconto da tarifa. O Santana está congelado?

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Tá bom, deixa eu aumentar o volume aqui. Eunice, a proposta do cidadão que ganhar, da empresa que ganhar a licitação, é um desconto tarifado. Vamos supor que ele deu um desconto tarifário de 10%. Não basta só dizer o desconto de 10%. Ele tem que apresentar o plano de negócio para 20 anos, obedecendo várias regras. Primeiro, têm alguns parâmetros que são fixados. A demanda é fixada, a oferta é fixada. Então, se o cara disser que vai transportar 10% a mais para poder baixar a tarifa, ele vai ser desclassificado porque aquilo é fixado pelo Poder Público. Se ele disser que vai operar com metade dos ônibus, também ele será desclassificado, porque ele está desobedecendo um parâmetro de entrada. Ele vai ter que declarar tudo, quantidade de pessoas, o consumo de combustível e tudo isso será analisado. Será analisado pelo DETRO-RJ, no processo de julgamento, se é viável aquele plano de negócio dele, mas será analisado por todos os concorrentes. Vamos supor que você seja um concorrente e perdeu 1%, 2%. É evidente que você vai analisar o plano de negócio inteiro do cidadão que ganhou e ver se tem inconsistência ou não. Por exemplo, o FU depende da quantidade de horas operadas. Se o cara disse que vai fazer com FU de 1,5, quando a quantidade de horas operadas leva com FU de 2,2, você vai poder questionar se o DETRO-RJ, na hora de analisar a proposta, não verificar esse ponto. Então, tem todo um regramento que as coisas absurdas serão vistas. Agora, se você é mais eficiente, ou opera com FU de 2,2, se opera com FU de 2,1, aí não dá para questionar, você é eficiente, quer dizer, tem níveis de eficiência que dependem da empresa. Mas você terá, na tua proposta, no teu plano de negócio, você terá que provar por que você está usando o seu FU, por exemplo. Você terá

que provar tudo isso. Então, é um processo transparente, certo? A sociedade como um todo vai, de uma vez por todas, ver qual o custo do sistema. E se ele gera um desconto ou não? A régua do estudo de viabilidade econômica, como eu falei anteriormente, nós pegamos os parâmetros médios do Brasil inteiro e estabelecemos, analisamos a planilha do Rio, tanto rodoviária, quanto metropolitana, e estabelecemos aquilo que a gente acredita que deve ser. Mas, evidentemente, a iniciativa privada pode operar com melhor eficiência e pode dar um custo um pouco mais baixo. Então, pode dar um desconto um pouco mais baixo. Mas ela tem que provar que pode dar esse desconto. Não é só dizer, ó, deu um desconto de 20%. Porque senão, seria uma irresponsabilidade nossa e esse cidadão que ganhou teria dificuldade de operar no segundo dia. Respondi a questão?

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Santana, eu vou passar, então, a palavra agora para o De Lima, ele vai fazer uma fala final para a gente caminhar para o encerramento dessa consulta pública. Por favor, De Lima, passando a palavra para você.

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

Bom, eu só queria complementar o Santana aí, quem sou eu, mas lembrar que a consideração envolverá a capacidade técnica. Ou seja, nós não queremos aventureiros. Nós estamos abertos, o mercado é conhecido, inclusive do público. Todos que operam, todos que estão hoje trabalhando no DETRO-RJ, fora dele, a própria Semove, todos conhecem todos. Assim, é um mercado muito restrito, então a capacidade técnica vai ser exigida. E nós não estamos aqui para tombar depois de estar operando, nós não queremos isso. Então isso será considerado, será avaliado e, como disse o Santana, serão critérios técnicos, todos vão poder avaliar. O bom senso ele norteia o direito. Ninguém vai cometer loucuras, ninguém, ninguém. Só queria garantir isso para todos aí, certo? Eu queria agradecer a todos aí, em nome do nosso secretário, Washington Reis, nome do nosso presidente, Leonardo Matias. Vou reforçar, nós estamos funcionando, permaneceremos funcionando, ouviremos todos, todos que puderem documentem isso, podem fazer seus ofícios, as entidades, questionando. A NTU fez isso e foi muito bem-vindo, inclusive com as devidas réplicas, como eu disse antes. É muito importante a participação de vocês, se puderem amanhã de novo, qualquer dúvida que surja, porque isso esclarece aquela pessoa que no momento não tem voz. A gente abre, mas tem um limite de tempo. E como os senhores, como todos, são conhecedores do mercado, são conhecedores do processo, qualquer coisa que enxerguem, vai contribuir e muito. Em breve, nós teremos as nossas audiências públicas e esperamos todos vocês de novo. Formalmente, que é uma exigência do processo, é uma exigência da licitação. E a gente agradece a todos pela participação, foi de extrema importância. Muito obrigado.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, De Lima. Então, pessoal, mais uma vez, em nome do DETRO-RJ, do Consórcio, a gente agradece a presença de todos, reforçando que amanhã a gente vai ter a última consulta, novamente das 14h30 às 17h30, se vocês puderem ajudar compartilhando a divulgação dessa consulta, para que mais pessoas possam comparecer, a gente vai ficar muito agradecido. E, como o De Lima falou, a gente também ainda está na etapa de desenvolvimento da modelagem e vamos ter, ao final desse processo, um conjunto de audiências públicas, que, nessas audiências, novamente, a gente vai estar aberto a manifestação de todos que participarem, recebendo críticas, sugestões, comentários. Então, acho que agora a gente pode caminhar para o encerramento de fato. Agradeço mais uma vez, tenham uma boa tarde e amanhã a gente aguarda a participação de todos novamente. Obrigado, até a próxima.

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

Olympique de MarseilleBR:

reorganização de Linhas e integração tarifária vai rolar???????

Moisés Oliveira:

boa tarde, qual seria o prazo do resultado desses estudos sobre criação de nova linhas intermunicipais?

Thiago Chaves:

quando sairá o edital da licitação?

Busologia Pirai RJ:

localidades que ainda não tem os bi-articulados, quando vai ser disponibilizado no sul fluminense? O trecho de Volta Redonda a Barra do Piraí precisa de mais veículos para atender a demanda de pico.

lamjeann:

Podia passar a aceitar somente cartões no ônibus para adiantar a viagem, incluindo crédito e débito.

lamjeann:

Espero que a tarifa baixada central seja menos de 10 reais, ninguém merece pagar 12 reais em ônibus extremamente quentes e de péssima manutenção.

lamjeann:

Tente não manter monopólio de empresas em uma determinada área, em Belford Roxo a Vera Cruz faz o que quer e só anda em baixa velocidade chegando nem a 30km/h e não respeita os horários causando atraso.

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

@jacsondeassisabreusorrisob334

A E OUTRAS SOBRE A MARCOPOLO INFESLÍSMENTE PERDEMOS ESSA GRANDE EMPRESA PARA OUTRO ESTADO E COM ISSO O RIO DE JANEIRO NÃO TEM MAÍS NEHUMA FÁBRICA DE ÔNIBUS. PÓS BEM VCS TEM UM PROJETO NO CASO VCS DO GOVERNO DO ESTADO É DETRO PARA TRAZER DE VOLTA A MARCOPOLO? OU TEM UM PROJETO PARA TRAZER OUTRA FÁBRICA DE ÔNIBUS PARA O NOSSO ESTADO PARA TER MAÍS UMA OPICÃO DE EMPREGO??? BOA TARDE, DETRO.

@jacsondeassisabreusorrisob334

TENHO UMA DÚVIDA SOBRE O MONOPÓLIO DE EMPRESAS NA REGIÃO METROPOLITANA DETRO. VCS TEM UM PROJETO PARA ACABAR COM ESSE MONOPÓLIO? PERMITIR QUE NOVAS EMPRESAS DE FORA OU AS QUE SE FECHARAM POSSAM INVESTIR NO TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIARIO NA REGIÃO METROPOLITANA DETRO??? PORQUE SE ISSO ACONTECER VAI ACABAR COM ESSE MONOPÓLIO QUE SE CRIOU GRACAS A FALENCIA DE MUITAS EMPRESAS ENTÃO TEMOS ESSA DUVÍDA A CERCA DÍSSO ENTENDEU DETRO SEM MONOPÓLIO TUDO CORRE BEM AGORA AOLDE MONOPÓLIO NADA VAI PRA FRENTE BOA TARDE E ESPERO QUE VCS ME RESPONDAM ESSA DÚVIDA POR FAVOR OBRIGADO.

@luizfernando-fr3wn

Temos que crer que o melhor está por vir!

@iamjeann1100

Torço para não ter monopólio nos lotes!!!

Tabela 1 - Lista de participantes registrados na 2ª 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
Alexandra Gomes		Riopar Participações S.A.	Especialista Jurídico	Zoom
André Luiz Moreira dos Santos	Nilópolis	Portal Nilópolis Online	Diretor / Editor Responsável / Jornalista	Youtube
Artur Fernandes Monteiro		AFM Consultoria em Transportes	Advogado e Procurador	Youtube

Bruno Brettas Franco		Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - ALERJ	Assessor Parlamentar	Youtube
Carlos Augusto Abreu		Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro - CAU-RJ	Vice-Presidente	Zoom
Cláudio Borges		Grupo TSC	Diretor Executivo	Youtube
Débora Fontes Silveira		Silveira Galeão Advogados	Sócia	Zoom
Edson Luiz Marciano Ferreira		Associação Barrense de Comunicação	Secretário	Youtube
Eunice Horácio		SEMOVE – Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro	Gerente de Mobilidade Urbana	Zoom
Felipe Pimenta de Souza			Usuário	Youtube

Felippe Ramos Da Cás		AGETRANSP - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro	Gerente da CAPET	Zoom
Francisco Christovam		Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU	Diretor Executivo (CEO)	Zoom
Guaraci Messias de Almeida Junior		Bike Anjo Rio	voluntário	Zoom
Guilherme Silva Costa		Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - ALERJ	Assessor Parlamentar	Youtube
José Carlos Cardoso Machado		SETRANSDUC/ TRANSPORTE E TURISMO MACHADO LTDA	Presidente	Zoom
Laercio Aderichn		Fabus / Comil Ônibus S.A.	Departamento de Engenharia e Homologações	Zoom
Licínio Machado Rogério		Fórum Permanente de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro	Coordenador	Zoom

Luís Guilherme Campos Correa		Ônibus & Transporte	Jornalista Responsável	Youtube
Luiz Custodio de Souza e Silva			Projetista	Zoom
LUIZ Marcelo Castro da Silva		Morador de Nilópolis	Funcionário público	Youtube
Marcia Vieira da Silva		Associação de Moradores do Garrafão	Presidente	Youtube
Márcio Rogério da Silva Aguiar		Autônomo	Motorista auxiliar transporte alternativo	Youtube
Marcos Bicalho dos Santos		Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU	Diretor de Gestão	Zoom
Matteus de Paula Freitas		Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU	Analista de transporte	Zoom
Michelle Machado e Raphael Machado		Transporte e Turismo Machado LTDA	Advogada/ Administrador	Zoom
Moises moraes de Oliveira		AAS-LA (Associação de Moradores dos Amigos de Shangrilá e Belford Roxo)	Direto social	Youtube

Nathalia Zaidan dos Santos Lopes		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Chefe de Serviço	Youtube
----------------------------------	--	--	------------------	---------