

Rio de Janeiro, 10 de setembro de 2024

Ata de Realização da 3ª 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: 22 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: 39 pessoas

Espectadores Únicos no Youtube: 47 (07/09/24)

Visualizações no Youtube: 219 (07/09/24)

Link da gravação:

https://www.youtube.com/watch?v=9_UwYul1QDI&ab_channel=TVDetoroRJ

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

Jorge Murilo - Diretor - Sindicato dos Rodoviários de Nova Iguaçu e Região

Boa tarde a todos, eu sou Jorge Murilo, estou diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de passageiros de Nova Iguaçu, que congrega outros oito municípios da Baixada Fluminense no eixo Dutra. Com relação a tudo que eu escutei, que na verdade participei de todas as três consultas, mas deixei para me manifestar somente agora na última para poder participar de uma única oportunidade. A questão que eu observei: que significativa parcela dos temas alcançados a essa proposta de edital que foi apresentada já é atualmente cumprida pelos operadores atuais, tanto bilhetagem, quanto câmeras, quanto centros de controle operacional e entre outras. Então, acho que o setor hoje já estaria enquadrado dentro do padrão de qualidade que está sendo exigido. A segunda questão que eu coloco a ser pensado, e principalmente a deixar claro, é quanto à segurança financeira, do fluxo financeiro de toda a operação tendo em vista que, por diversos motivos, que não cabe aqui colocar, mas, por exemplo, hoje os operadores sofrem de maneira significativa com reiterados atrasos de repasse de bilhete único por parte do Estado, trazendo dificuldades financeiras severas, inclusive com encargos financeiros e bancários reflexos, porque tem que se buscar aquele recurso que já seria devido no mercado financeiro. E nós teríamos, então, ainda, uma dupla penalização. O terceiro apontamento que eu detectei aqui, que o arquivamento de três meses de imagens de toda a frota, de várias câmeras, isso vai demandar um espaço de arquivo absurdo. Isso tende a ser, talvez, considerado. Acho que a sugestão é de se pensar na manutenção desses arquivos de imagens durante um período menor para poder viabilizar de forma adequada e razoável esse tamanho absurdo que vai ser digital, a ser bancado pelas empresas que venham ao processo licitatório. A quarta questão é deixar claro, principalmente, quanto às questões das leis supervenientes. Não se deixou claro, apesar de que se fala em revisão tarifária ordinária e extraordinária, mas a ordinária a qualquer tempo pode ser solicitada. Mas também já é definido, também, um prazo razoável para resposta, porque as empresas podem solicitar uma revisão em um determinado período e receber a resposta em um período em que elas já foram extremamente sacrificadas. Então, acho que uma definição também de prazo para essa definição de recuperação. E, por fim, uma coisa que está afligindo a todo o transporte passageiro de Norte a Sul, são os reflexos e os efeitos da desoneração que está sendo trabalhada no Congresso Nacional. Já se tem conhecimento, pelo menos pela programação que está no Congresso, de um cronograma de recuperação dessa desoneração. Isso já é sabido, então acho que isso também já poderia, se configurando, já gerar esse reenquadramento de uma maneira automática e de uma maneira imediata. São essas minhas considerações até o momento e agradeço a participação.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, Murilo. Eu vou passar para o De Lima responder, mas antes, só queria dizer como vai funcionar. Hoje a gente vai fazer as perguntas por blocos de três perguntas. Ontem tiveram

alguns participantes que fizeram listas muito extensas de perguntas, depois fica difícil a gente lembrar todas e responder com qualidade. Então, mesmo que uma pessoa tenha mais de três perguntas, faz as três primeiro, aí a gente passa para as respostas, depois a gente volta para a pessoa poder continuar as suas perguntas a gente vai passando assim de três em três, tá bom? Então é isso. Obrigado, Murilo. De Lima, passando a palavra para você.

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

Bom, queria agradecer as perguntas do Murilo e vamos ver como nós acertamos o nosso conceito. Veja bem, há um questionamento sobre fundo, há um questionamento sobre um aporte do Estado e, lembrando, esse aporte atrasou. Mesmo que ele, na média das empresas, represente em torno de 12% a 15%, isso impacta. Então nós acertamos para passar esse ativo, que é a atividade financeira da empresa, no momento, a melhor maneira de remunerar é com a tarifa. Porque você, Murilo, já colocou para nós que há um problema no Estado, já com esse repasse, que é parte do que você recebe. Então é melhor ter a regra do jogo, que está funcionando, licitar ela e, aí, a previsibilidade. Quando você reclama de uma possível mudança, já na tua última pergunta, eu vou lá na frente, quando você reclama de uma possível reoneração da folha, significa que nós acertamos mais uma vez em poder reavaliar o processo a cada momento ou a cada quatro anos, para que a gente consiga dar a resposta e não deixar a empresa não entregar o serviço dela. Então, assim, foi muito bom você colocar isso, porque de alguma maneira a gente mostra os acertos na hora de decidir como seria essa remuneração das empresas. Então, isso é uma consideração para poder dizer para você o seguinte: "olha, quanto às câmeras, já opera", a gente já tem essa atribuição que você mesmo falou, a maioria das empresas já faz. A nossa colocação desde o início, dessa vez eu não fiz, o sistema está de pé. É claro que, quando a gente coloca tudo isso, toda essa relação que foi colocada, que o Bicalho colocou, é para qualquer empresa, não é para as que já operam aqui, a regra é para qualquer um que quer entrar. Então se empresas daqui já operam, sem problema, é o mínimo que a gente deseja no momento atual. Aquilo que está funcionando não é para ser mudado, o sistema está de pé. A gente tem que fazer a licitação por lei, tem que fazer por decisão atual, tem que fazer porque é o certo, sempre, a gente tem que fazer. Então a gente escolheu a melhor forma de fazer isso, é intervir o mínimo possível, usar o bom senso e fazer aquela troca do pneu com o carro andando dentro da lei, dentro das normas, oferecendo a todos os direitos de cumprir aquilo que a gente exige, que o passageiro precisa. Então gostei muito da sua fala porque corroborou para nós aqui de maneira bem transparente a nossa decisão de remunerar pela tarifa, porque é o que é possível hoje. O Estado não está em condições neste momento de se onerar, então a gente está olhando, o que ele já pode fazer ele vem fazendo, e a gente repetiu isso, firmou o que já está fazendo, a gente vai continuar fazendo e expondo a regra para qualquer operador que queira vir de qualquer estado, a regra também é para eles. Então a gente está achando que está justo, eu agradeço mais uma vez o seu questionamento e as suas colocações. O que que eu enxergo ali, eu estou vendo, Francisco, aqui hoje e conversei com o consórcio. A gente está botando tarifa de utilização, mas poderíamos e achamos muito bom o seu questionamento anterior que foi de

botar o nome. Não há problema nenhum de dizer "olha, no momento é isso, mas teremos a tarifa técnica e teremos a tarifa", no momento elas são isso, elas duas juntas são a tarifa de utilização, mas mudaremos o nome para que abra a brecha já no conceito, do que vai ser a remuneração, porque tudo pode mudar e aí a robustez do processo, como disse o Santana, foi dar essa proteção de reenquadrar, de proteger financeiramente, como está no decreto. O decreto atual já diz que o DETRO-RJ tem que cuidar disso e nós estamos cuidando. Se eu deixei alguma pergunta, Jorge Murilo, sem responder foi pelos motivos que o Otávio falou. É muita coisa junto, então acho que esse conceito de fazer três e a gente responder, e as outras virem depois, também é melhor. Ok, Otávio? Está contigo.

Débora Silveira - Advogada - Silveira e Galeão Advogados

Boa tarde, só são três perguntas mesmo. Meu nome é Débora Silveira, eu sou advogada, atuante na área de transporte há quase 21 anos e sócia do Silveira Galvão Advogados. Eu tenho três questionamentos que são: o primeiro em relação à matriz de risco. No começo da apresentação, foi considerado que o vandalismo seria a carga do concessionário. E eu queria entender se as questões de ônibus queimados foram consideradas. Porque ainda que a gente possa considerar esses ônibus incendiados um vandalismo, ele é um vandalismo a partir de uma omissão do poder público. Então eu quero saber se foi considerado como vandalismo essa questão dos ônibus incendiados. Essa é a primeira. A segunda, e aí eu vou me desculpar se eu estiver equivocada, pelo que eu entendi, na parte de bilhetagem eletrônica, sobre não ter a bilhetagem eletrônica dos veículos rodoviários do interior. E isso vai contra a Lei Estadual 4.291, que instituiu o sistema de bilhetagem eletrônica para todo o estado do Rio de Janeiro. Então eu entendo que, na verdade, todos os advogados entendem que um edital não pode se sobrepor a uma lei estadual. Então eu queria saber se essa lei foi considerada para que ela seja alterada ou o que vai ser feito para essa bilhetagem não ser implementada ou ser excluída dos ônibus rodoviários do interior. E a terceira, eu vou até complementar a fala do Murilo anterior sobre a questão da guarda das imagens. Nós temos hoje uma portaria do DETRO-RJ, a portaria 988, e lá foi previsto que a guarda seria de apenas 30 dias. Eu entendo que à época da edição da portaria, esses 30 dias foram considerados porque são diversos ônibus, centenas, dezenas de ônibus todos os dias filmando as imagens. Então essa guarda, por mais de 30 dias, eu acho que ela foi considerada na portaria 988. Naquela época foi entendido que: um, era necessário, o limite de 30 dias; e dois, não tinha como, não havia como a guarda dessas imagens por mais tempo em razão do alto custo tecnológico. Então são essas três dúvidas que eu tenho hoje. Obrigado, uma boa tarde.

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

Vamos tentar responder, doutora Débora, vamos lá. É claro que o risco total no final de tudo que acontece é do Estado. O Estado está colocando essa concessão e tudo pode ser pleiteado como um reequilíbrio econômico-financeiro por motivo. Porém, existe um agente, aquele que vai tacar fogo, aquele que vai destruir um ônibus, e aí tem a responsabilidade objetiva dele. Então, quando o Estado não tem condições de assumir tudo, o ideal seria que todos

estivessem seguros, que é o que a gente faz em contratos menores aqui para alugar um carro. Olha, você tem um seguro para garantir que todos possam ser restituídos da sua perda. Agora, a gente não pode considerar que é uma omissão simplesmente do Estado que houve um vandalismo. A decisão do ser humano de fazer aquilo, o Estado não estimulou, nem ele é onipresente. Sim, é só para a gente entender que não dá para absorver tudo e nem achar que tudo é omissão do Estado. É claro que esse risco é considerado, é claro que tudo pode ser visto e revisto, a extensão disso, mas isso tudo são questões bem ímpares de cada uma daquelas ações. Não é que não possa haver omissão do Estado, mas não é tudo de responsabilidade dele. Então, a gente tem que olhar isso por essa ótica. Quando o Bicalho colocou aquilo é para deixar exemplos mais claros. Olha, aconteceu isso em Petrópolis, uma garagem que era municipal foi invadida e tocaram fogo em tudo. Qual é a responsabilidade objetiva do Estado naquilo? O município ficou sem ônibus, ninguém quer ficar sem ônibus. Não foi uma omissão do Estado, a garagem era toda cercada. Em outra garagem roubaram todos os equipamentos de todos os módulos dos veículos. Qual é a responsabilidade do Estado se alguém foi lá e roubou aquilo para levar? Responsabilidade macro, sempre vai ser do Estado, prover mais segurança, mas a decisão do ser humano de fazer o dano é dele e quem tem que proteger o seu bem, da sua maneira, em acordo com as normas, se a gente estiver impedindo uma empresa qualquer uma de ter a sua proteção aí a gente responde junto. Não é o caso, só para deixar claro que cada caso é um caso, mais do que eu a senhora conhece disso. Com relação às imagens, nós estamos falando de um processo novo. Se a gente for falar das portarias atuais, eu entendo que a senhora colocou isso com relação a custo, mas a gente tem que ver que todo o processo foi desenvolvido para que, depois de algum tempo, a tecnologia vai mudar. As tecnologias ficam mais baratas, qualquer condomínio hoje tem suas câmeras e guardam por 30 dias, é claro que são muitos ônibus, mas também há remuneração disso. Isso está previsto no cálculo do novo processo, isso que vai ser cobrado. Então, tudo que a gente está colocando como um possível ônus para a empresa a gente está remunerando ou não colocando como custo. Então, aquilo lá vai fazer parte da tarifa como já faz hoje. Eu entendo a sua obrigação, a sua preocupação, mas o que a gente está pensando no futuro é melhorar a tecnologia. O ar-condicionado é mais caro, mas e o que nós temos que fazer? Temos que ofertar o melhor para o usuário, senão a gente vai continuar andando naquelas antigas carroças de antigamente e não é o objetivo. Então, deixar claro, a portaria do DETRO-RJ existe porque é hoje. O que vem novo de contrato vai ser na concessão, vai estar no edital. Ok? Então, a bilhetagem nos ônibus. Bom, o que que nós temos hoje? Nós temos uma bilhetagem hoje que é informada para os ônibus rodoviários direto para a receita. Então há um controle e eu concordo com a senhora. Para mim, pessoalmente, e a gente está tentando viabilizar isso, nenhum ônibus rodaria com mais nenhum tostão dentro. Zero. Tudo de bilhete. Por vários motivos. Fidelização, segurança do usuário, segurança do motorista, de todo mundo e principalmente controle para que não haja um possível caixa dois, para que não haja nada disso. Porém, muito bem lembrado ontem por um participante, de que "olha, não pode impedir de pagar em dinheiro". Bom, pagar em dinheiro é, eu posso comprar o bilhete ali e aquele dinheiro vai ser contado conforme o bilhete saia. Mas, para a

contabilidade de todo mundo e para a segurança, eu, por mim, seria só bilhete, mais nada. Então, assim, em qualquer ônibus, mas temos as obrigações legais e temos de um lado e de outro. E se for uma exigência que hoje, hoje funciona assim, se for uma exigência legal, nós cumprimos. Foi muito boa o seu alerta aí. Vamos verificar se isso já não está sendo cumprido ou isso está sendo cumprido de outra forma via bilhetagem na cabine para a receita estadual. Ok? Muito obrigado.

Francisco Cristovam - Diretor Executivo - NTU

Obrigado, boa tarde, a todos. Dessa vez eu estou mais modesto, viu, Otávio? Eu estou, na verdade, com duas questões só que eu vou submeter à consideração de vocês de uma maneira bem ampla. A primeira dela, lá nas questões de participação, de seleção dos proponentes, têm duas condições. Uma capacitação que eu entendi operacional, que deve responder por 50% dos números marcos lote, frota, garagem etc. E depois uma que é financeira. Essa é a que me preocupa um pouco. O nosso setor é muito particular nessa questão. Você às vezes é capaz de pegar uma empresa que tem 500, 600 ônibus, ou seja, um patrimônio, um ativo, contábil, muito. Mas a hora que você vai analisar o patrimônio líquido, ele é negativo. Em outras traduzindo, a empresa deve mais do que ela tem de patrimônio. São muitos passivos trabalhistas, passivos tributários e uma série de coisas. Então, fica só a minha, vamos dizer assim, sugestão para que analisem isso com muito cuidado pela particularidade do setor. Nada que não deve ser exigido. E não podemos esquecer também que têm duas garantias. Tem a garantia de execução da proposta, que acontece quando está discutindo a questão dos proponentes, e depois a garantia de execução do contrato, que aí são outras questões, que são de garantias, não são nem de capacitação financeira para poder participar. Eu estou mais preocupado com as eventuais exigências, que a gente não sabe quais serão, ainda não foram explicitadas nas consultas aqui, mas eu chamo a atenção para muito cuidado com essa questão. Dado a particularidade do setor. Então, essa é uma. A segunda é o seguinte, é uma preocupação que eu particularmente tenho e eu tenho procurado transmitir isso de uma maneira bastante enfática. Nós, ao longo dos anos, trabalhamos com demanda cativa, o nosso setor não tinha concorrência, não podia ter concorrência, concorrência sempre predatória em serviço público, com todas essas questões. Mas, se a gente está examinando a real situação do nosso mercado hoje, a gente vê que nós estamos, sim, no mercado concorrencial e eu explico. Não é concorrência de uma empresa com outra, é a concorrência com a carona solidária, é a concorrência com a moto, é a concorrência com serviços novos, que às vezes chegam dos aplicativos, todas essas questões. De novo, nós estamos vendo uma licitação que vai gerar um contrato de 20 anos. Então, eu acho que a questão da comunicação deve ser vista, e aí acho que eu estou falando pro Otávio, isso deve estar soando como música pra ele. A comunicação deve ser vista como alguma coisa além dos 0800, além do canal direto de comunicação com o usuário. E eu vou dar um exemplo e aí eu encerro, tá pra não me estender muito. O agronegócio. Vocês juram que o agronegócio precisa de campanhas como o agro é pop, o agro é tech, o agro é tudo? Claro que não precisa, hoje o agronegócio é a principal atividade econômica do país. Mas por que que eles

enveredaram por essas campanhas institucionais? Vocês devem lembrar, na época que se falava de sementes transgênicas, de hormônios para vacinar gado e esses hormônios faziam mal à saúde das pessoas. Havia uma campanha contrária a tudo que vinha do agronegócio. E eles, então, "espera um pouquinho, nós estamos sendo ameaçados, indevidamente, por um agente que não nos interessa. Vamos a campo". E criaram essas campanhas que hoje você pega com uma criança de cinco anos e ela é capaz de falar toda a frase, né, o mote das campanhas. Mutatis mutandis, o que eu estou querendo, sei lá dizer o seguinte, talvez valesse a pena considerar alguma coisa no edital, certo, que possibilitasse campanhas institucionais de valorização do serviço, né, que pudesse ser desenvolvida, obviamente, pelo poder concedente, em conjunto com certas empresas, trabalhando todo mundo em parceria, para que a gente pudesse enfrentar essas, aspas, ameaças que nós hoje temos que enfrentar em função de coisas que estão fora do nosso controle. Então, fica a minha sugestão e eu paro por aqui hoje. Muito obrigado, gente.

Marcos Bicalho - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Eu vou comentar algumas coisinhas só. Primeiro lugar, as garantias econômicas-financeiras que estão previstas, elas claro que serão colocadas publicamente no edital, mas são as todas as coisas que tem em toda licitação, que é garantir a condição mínima que as empresas tenham essa situação. Você aponta que o setor do transporte tem uma particularidade que muitas empresas talvez tenham dificuldade de ter todas as certidões que tradicionalmente são exigidas. O DETRO-RJ vai colocar isso a público, quais são essas consequências, não é nada assustador, e acho que se abre uma discussão que, de um lado, a realidade que vocês vão apontar do setor, mas de outro também há exigências que o DETRO-RJ precisa, como poder público, ter garantias de que não vai fazer nenhuma aventura, não vai colocar o transporte na mão de quem não tem condição de operar. É claro que tem algumas empresas que têm alguns problemas pontuais e algumas são estruturais, isso vai ter que ser trabalhado adequadamente. Eu queria também comentar a questão das campanhas. Eu não entrei nesse detalhe, mas esse sistema de relacionamento dos usuários, o Otávio depois até pode falar um pouco mais que melhor sobre isso, ele prevê não só essa relação direta com reclamação etc., mas ele também, isso vai estar escrito nesse anexo do edital que vai divulgado, está previsto que ele tenha um papel ativo, ele quem, o DETRO-RJ, claro que em companhia com as empresas, para fazer ações institucionais. Isso está previsto, você tem toda a razão e esse é o objetivo, quando a gente falou que é turbinar o papel que o DETRO-RJ já executa hoje, isso faz parte desse processo. E quanto à questão do André, da linha, talvez o pessoal do DETRO-RJ possa dizer melhor, mas a qualquer momento o DETRO-RJ pode e deve fazer mudanças nas linhas para otimizar a sua operação. Eu não conheço especificamente a demanda de vocês, mas se essa demanda, ela pode acontecer hoje, essa linha não será relicitada, porque ela está valendo, o contrato dela está em vigor, mas o DETRO-RJ pode, a qualquer momento, fazer mudanças para otimizar a operação nessa linha ou qualquer outra que você tenha no futuro. Acho que eu queria só comentar esses pontos e o Santana complementa. E o DETRO-RJ também.

Antônio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Só queria colocar o seguinte, essa questão levantada pelo Francisco é uma questão em todas as licitações do Brasil no setor de transporte coletivo urbano. Você pega a média das empresas do Brasil nas licitações, a gente, por exemplo, exige liquidez geral superior a um. No sistema de transporte coletivo, por exemplo, poucas empresas têm essa situação. Então, é um cuidado que nós teremos. Existem alguns estudos, existe algum EMTU para a sua licitação na região metropolitana de São Paulo, justificou alguns indicadores menores de que [INAUDÍVEL] em cima do estudo. Isso nós discutiremos com o DETRO-RJ e tudo, e é claro, nós faremos e indicaremos indicadores que mostram a sustentabilidade econômica da empresa, mas também reconhecendo que o setor já vem há muito tempo com uma certa fragilidade e, após pandemia, aumentou muito ainda. E não é uma situação do Rio de Janeiro, é uma situação do Brasil. Essas questões que serão levadas em conta. Não aprofundamos ainda essa questão, mas eu acho que é uma boa alerta, certo, para colocar no edital.

Willian Aquino - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Bom, boa tarde a todos. Basicamente, é em cima do que o Otávio, do que o Murilo falou, Jorge Murilo, e o Francisco Cristóvão, indo ao encontro das palavras do Bicalho, Marcos Bicalho, do Consórcio e do Santana. A questão que nós temos que ver e que o diretor De Lima tem alertado, é que nós temos um sistema que está operando e existem realidades objetivas nisso aí. E nós não podemos, não temos ambiente no país, não é só no Rio de Janeiro, do país, de fazer o que aconteceu no passado, o remoto. Há 30 anos atrás, 20 anos que o Santana, pela Oficina, eu, pela Sinergia, e o Wagner na Logit, que nós passamos, que foram os grandes dias da mudança, onde de repente, num dia, para o sistema da cidade e começa a trocar tudo para um sistema tronco alimentado e muda tudo. Não existe ambiente para isso. Então nós estamos tendo um grande trabalho de fazer as adequações, tanto em números e mostrar que são números que têm lógica, como o Santana respondeu ao Cristóvão, que tem um conhecimento enorme nesse assunto, tanto que é o presidente da NTU. Então nós já temos que explicar cada um daqueles índices financeiros, também é uma questão de tamanho da frota, localização, porque não se pode colocar, como no passado, no edital, a empresa licitante tem que ter valas para quatro veículos sendo feito limpeza ao mesmo tempo. Isso não existe, não passa no edital mais já há muito tempo, isso não é exequível. Então nós temos que fazer essas adaptações da mesma maneira que nós vamos ter que fazer uma adequação nas exigências para que seja um edital universal. Não é apenas entre empresas que operam o sistema, é um edital que tem que estar permitindo qualquer empresa brasileira, estrangeira a participar dessa licitação. O edital tem que estar aberto, porque os órgãos de controle vão analisar. Aqui no Rio de Janeiro nós temos vários órgãos vinculados a esta área, que de alguma maneira participam diretamente, são conhecidos como o Ministério Público, Tribunal de Contas e etc., mas também existem outros como o Instituto Rio Metrópole, que baseado em uma legislação terá que ser ouvido sobre planejamento de transporte e mudanças na região metropolitana e assim por diante. Então a questão de bilhetagem, nós temos que ver os

limites que o edital tem e avisar o que cabe à Secretaria de Transporte. Nós temos aqui no Rio de Janeiro um bilhete único, mas na verdade não é um, são dois. Na verdade, não são dois, talvez sejam mais de dois, porque existem cidades que têm seu sistema de bilhetagem, têm seu sistema local. Então é, tem que tomar muito cuidado com isso, que tem limites. E a população, o senhor está na resposta de uns dias anteriores, no dia seguinte o edital, ela não quer saber se houve uma licitação ou não, que ela quer saber se um ano está na porta do local que ela vai passar, do ponto que ela embarca e no ponto que ela desembarca, ou uma coisa assim. Então nós temos que criar regras de licitação e nós temos que fazer documentação neste contrato bem robusto, de maneira que haja uma regra de transição, tempos de transição, indicadores entre as empresas que estão no país operando e os conceitos. Essa questão do índice de liquidez que o Cristóvão colocou, e outros índices, são importantíssimos e é uma realidade muito grande. Aliás, não só no setor de transporte rodoviário. Se a gente for analisar as concessões de rodovias e tudo mais, eles buscam financiamento, buscam debêntures do mercado, que não é com dinheiro sozinho deles que eles vão buscar. Na verdade, o lançamento de um debênture incentivado numa rodovia, numa ferrovia, ele tem a ver com a falta de dinheiro ou o dinheiro muito caro no mercado. Então isso a gente tem que levar em consideração no estudo financeiro. A gente vai fazer uma planilha, onde a gente vai pegar as demandas, as receitas das tarifas. Então, quando a gente fala que a licitação vai ser pela menor tarifa, mas também com obrigações executivas. Então, vai ser pedido que o empresário licitante interessado ofereça o maior desconto percentual numa planilha de tarifa ou numa base quilométrica que vai ser indicada. Se ele apresentar uma coisa desequilibrada, é claro que isso é insustentável, mas vamos ter que indicar isso nas análises das propostas. Isso aí faz parte de um pacote de análises que dê garantia ao contrato. Então, quando doutor De Lima diz que nós estamos fazendo o trabalho com o carro em andamento, trocando o pneu com o veículo em movimento, é verdade. Mas nós vamos ter que considerar que, em um determinado instante, tem uma parada como de fórmula, em que muito rapidamente tem que ser levantado o macaco e trocado isso. Então, Cristóvão, o que você disse é verdade. Nós estamos olhando esses indicadores da realidade específica de um setor que tem uma altíssima capacidade de liquidez mesmo com os atrasos que o governo faz, no vale transporte, bilhete único, seja o que for. Mas, apesar disso, é um setor muito líquido, muito dinheiro que roda na mão. Muitas empresas operam muito mais em cima do custo variável, em alguns momentos e, às vezes, até só no custo marginal. Isso tudo aí é, de alguma maneira, nós temos que avaliar e analisar. Então, a nossa análise financeira, o nosso modelo financeiro, ele vai lembrar essas coisas em consideração e nós vamos trazer uma defesa pro DETRO-RJ que justifique esses índices. E isso é a característica que o doutor De Lima fala que estaremos trocando o pneu do ônibus andando. Ao mesmo tempo, Jorge Miguel, as empresas elas funcionam com as suas peculiaridades, com as suas realidades, mas nós temos que entender que, da mesma maneira que as empresas estão aí do lado do seu sindicato, da área que você opera e que nós conhecemos, do lado dela tem a Supervia, que é um sistema que, dentro do regulamento, ele é estrutural. Então, nós temos que conceder que o sistema tenha uma evolução para que se, a Supervia, que hoje transporta da ordem de 350 mil passageiros dia,

volte a transportar da ordem de 700, 800 mil passageiros dia, o sistema possa ser integrado. Se houver uma mudança no sistema de bilhetagem do Estado fazendo com que, em vez de duas, tenham três braços da integração, isso também terá que ser considerado na possibilidade do contrato. Então, essas abordagens, nós estamos tomando os cuidados e levando em consideração isso. Tá certo? Vamos colocar o que foi colocado para ele ter muita clareza. Hoje, qual é o subsídio? É zero? Ok. Mas não quer dizer que seja o subsídio sempre é zero. Então, nós vamos escrever no modelo financeiro que a tarifa é uma das componentes da recuperação do capital e da operação do CAPEX e do OPEX da operadora. Vamos colocar lá o custo direto, eventualmente custo indireto, receitas indiretas. Se a receita indireta é igual a zero, isso é um mero detalhe temporal. Se a receita financeira é 100%, porque houve a decisão de tarifa zero, para nós também o contrato permanece. A operadora de um eixo, de um corretor, ela vai ter que operar nas exigências para obter o seu custo, ela vai ter um ressarcimento. Se esse ressarcimento é com zero ou 100% da tarifa, com zero ou 100% de fontes indiretas, é um detalhe que vai acontecer ao longo do tempo. Então, nós estamos indo ao encontro do que Francisco falou e do que você também conhece tão bem. Então, é isso. Eu não preciso falar pelo diretor, porque ele fala por si só, mas eu acho que é importante ressaltar essa boa colocação que ele fez, que é deixando isso. Então, vamos colocar todos esses itens e pedimos que, se vocês quiserem fazer como ele, como ele já disse. Por favor, deem entrada aqui no DETRO-RJ, ou através do chat, com essas colocações que serão muito bem-vindas.

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

Eu vou passar para o Álvaro responder ao cidadão que perguntou, mais especificamente sobre a linha da Barra.

Álvaro Gonzales - Coordenador Técnico - DETRO-RJ

Perfeito. O André Moreira, jornalista de Nilópolis, vocês vão lembrar você, André, e todos os que nos ouvem, que o Bicalho, quando estava fazendo a apresentação no início da nossa consulta pública, ele falou sobre linhas que haviam sido recentemente concedidas pelo DETRO-RJ. Na verdade, recentemente é um eufemismo, porque isso foi realmente como você muito bem apontou, André, em 2008, só que elas já foram, inclusive, renovadas, né? Então, por terem sido renovadas, elas estão fora do rol de linhas que serão licitadas agora, e é o caso especificamente dessa linha que você citou que atinge o município de Nilópolis, 420T Nilópolis x Barra da Tijuca, pela linha vermelha e linha amarela. Bom, esse itinerário, assim como qualquer outro do sistema hoje, não podemos esquecer que a gente está tratando aqui da licitação das linhas do nosso futuro sistema, né? Mas a vida não para, o DETRO-RJ também não para, as necessidades das pessoas estão sempre aí, e esse é o nosso foco, focar no coletivo, que é para isso que essa gestão e esse órgão, essa autarquia do Estado, existem. Então, nesse caso, que você tem sugestões, você ou qualquer pessoa que nos ouve agora, têm sugestões sobre linhas que já operam, independente do certame licitatório, que não estão atendendo na sua visão as necessidades da população, é claro que o DETRO-RJ está de

portas abertas para receber, e de que maneira? Através dos canais que já são conhecidos, você já sabe, mas não custa lembrar, não é isso? Então, quais são esses canais? São a Ouvidoria, você também, por e-mail, pode abrir um processo administrativo aqui no DETRO-RJ, um processo eletrônico, hoje em dia, que eu sei, ele vai ser analisado pela área técnica, eventualmente, pode ser, se for de um coletivo, ou seja, se for de um grupo de pessoas que quiserem nos enviar um abaixo assinado com as suas ponderações e com as alegações claramente explicadas, sempre estaremos prontos a receber esse material e analisá-lo com o cuidado que a matéria existe. Essa é a mensagem que a gente gostaria de passar.

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

Tá, eu queria complementar aí, você já colocou no chat, mas eu queria avisar a doutora Denise ali que o nosso amigo Álvaro aqui pesquisou rapidamente e a informação das linhas rodoviárias não há exigência para ela de bilhetagem eletrônica, há exatamente ali uma observação sobre isso, os urbanos é obrigatório. E ao Jorge Murilo eu fiquei devendo, depois eu lembrei da pergunta, do prazo que ele pediu para uma solução dessa possível, solicitação. A gente tem respondido tudo em prazo muito razoável aqui no órgão, até com certa velocidade, porém essa decisão agora isso vai virar mais uma das perguntas para a gente anexar o nosso novo contrato, o nosso novo pacto, porque nós estamos falando da concessão em si, então a gente vai até decidir se vai ter um outro hábito para esse conjunto de coisas da concessão, especificamente da concessão, então essa vai ser uma contribuição sua para a gente estudar também aqui e buscar as respostas, esse prazo hoje para a gente detectar depende muito do tamanho do problema, se ele foi causado ou não e por quem, então essa lead demanda de mais um pouco para a gente simplesmente botar um prazo qualquer para resolver, é isso.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado De Lima. Passar a palavra para o Rodrigo Galeão. Bem-vindo, Rodrigo. Por favor, se presente. Você veio nas outras vezes, você já sabe, já é da casa. Bem-vindo, a palavra é sua.

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Obrigado, Otávio. Boa tarde a todos, o meu nome é Rodrigo Galeão, sou sócio fundador do escritório Silveira e Galeão Advogados e vou pegar um gancho em uma pergunta, que a minha sócia, Doutora Débora, que eu acho que merece ser complementada. Ela tocou no assunto, quando estava tratando da matriz de risco do contrato, sobre os ônibus incendiados de forma criminosa no Estado de Rio de Janeiro, e aí pegou uma passagem até que foi dita pelo Bicalho na apresentação, quando é colocado como premissa, e aí palavras do Bicalho, que a quebra, os vandalismos dos veículos, seria um problema das concessionárias, bom, quando o De Lima ele responde à Débora, ele aceita que essa questão dos ônibus incendiados vai ser analisada e pode ser responsável da responsabilidade do Estado, pode não ser responsabilidade do Estado, bom, mas a gente está tratando aqui de uma matriz de risco definida no contrato de

concessão, ficou muito claro, pelo menos para mim, que quebra e vandalismo do veículo, independentemente de qualquer aturação adicional e prova em sentido contrário, é um risco que é assumido pelo concessionário, mas não é dito isso da mesma forma em relação ao ônibus incendiados. Quando a gente estava tratando ontem da matriz de risco, aí foi a pergunta que eu fiz, tendo como foco o transporte clandestino foi estabelecido ali um critério para mim objetivo, foi respondido até pelo Santana, que ele disse "não, se isso influenciar na demanda de passagem, vai haver uma banda de demanda e isso pode ser resolvido até de forma, não numa revisão ordinária, mas numa revisão extraordinária, numa banda de demanda que seria estabelecida ali, não foi fixada ainda, mas está se pensando de 5 a 10% de oscilação da demanda." Mas esse critério pelo risco não foi imaginado em relação aos incêndios de ônibus. Lembro que nos últimos 9 anos, eu tenho dados aqui levantados, no estado do Rio de Janeiro foram 242 ônibus incendiados, um prejuízo para o sistema na casa de R\$ 180 milhões. Só no ano passado, foram 56 ônibus queimados. Então se é para se tratar como premissa de uma matriz de risco, eu acho que, independentemente de questionamentos e estabelecimentos de provas, eu acho que é um risco que deve ser imputado ao poder concedente e não a depender de prova a ser produzida pelo concessionário, porque se for isso, aí não muda nada em relação ao cenário atual, porque as empresas têm que recorrer ao judiciário para provar que houve uma omissão do poder público e não prestar segurança e essa omissão é específica e por ser uma omissão específica, aí sim você pode responsabilizar o estado por omissão e aí poder condenar o estado na obrigação de indenizar as empresas, ou seja, teria continuado a mesmíssima forma que hoje está em vigor. Então eu quero saber, e aí, De Lima, insisto com você, já que você respondeu esse ponto, se está se pensando na definição dessa matriz de risco do contrário de concessão, a menos, pelo menos, a priori imputar o Estado ou que é dele, o Estado através do DETRO-RJ, a solução desse risco do que hoje fica a carga absorvida de forma integral pelas concessionárias ou os permissionários do serviço. Obrigado.

Moisés Oliveira - Diretor Social - Associação de Moradores de B. Roxo

Foi? Foi, pode falar. Então, boa tarde a todos, me chamo Moisés Oliveira, estou como diretor social hoje na Associação de Moradores do bairro de Shangrilá em Belford Roxo e basicamente participei das duas primeiras e é mais a nível de, primeiro, agradecimento pela participação, por esses passos que vocês estão concedendo, e fazer o elogio. Eu estive no prédio do DETRO-RJ ontem até para elogiar a nível de feedback e das instalações, fui muito bem recebido, muito bem tratado é uma luta antiga nossa aqui que a gente vai chegar lá e assim é mas como sugestões que eu já ouvi aqui muitas coisas eu sei que também não é o momento exato sobre isso, mas enfim como morador, como usuário do transporte, eu moro em uma região que, há mais de 25 anos, nós só temos duas linhas de ônibus intermunicipais. Então o que que acontece, nós já protocolamos junto ao DETRO-RJ documentos através da Associação de Moradores informando o número, só um minutinho que está tendo uma reunião aqui do lado, informando sobre essa deficiência no transporte. Então o que que acontece, ultimamente foram criadas algumas linhas que foram citadas hoje aqui na nossa

região próxima linha 708I, da Autoviação Vera Cruz, Miguel Couto x Pavuna via Dutra. Nós somos atendidos hoje por duas linhas: e Geneciano x Pavuna e Geneciano x Nova Iguaçu, da autoviação Vera Cruz. Aqui também a gente não tem o que reclamar da Autoviação Vera Cruz é um serviço até de veículos novos, climatizados, profissionais competentes, capacitados, enfim. Nosso questionamento aqui hoje como usuário é opções de linhas de ônibus. Então nós fizemos uma solicitação em 2020 e a resposta que nós tivemos foi negativa, que dependia de concessão, coisa e tal, de estudo socioeconômico e por aí vai. E a gente aqui também pode perceber que a Autoviação Vera Cruz ela criou um método para aliviar uma região do município de São João de Meriti com a linha 428 partindo de Coelho da Rocha, porque o 428 Nova Aurora x Bonsucesso ele já chegava ali na Vila Rosali ali muito cheio. Então a gente só gostaria de perguntar se haveria possibilidade de nós sermos atendidos aqui, tendo em vista que a gente não tem outra opção de transporte, nem irregular. Nessa região aqui nem transporte irregular a gente tem, então a gente fica à mercê, os moradores caminham no total, entre ida e vinda para o trabalho, de seis quilômetros até ter a opção de ônibus para Madureira, Bonsucesso. É basicamente isso e a previsão para as audiências públicas, tendo em vista que agora é só o chamamento e, provavelmente, depois, virar a audiência pública.

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

Bom, eu vou responder logo ao Moisés, depois eu vou responder ao doutor Galeão. Moisés, o que que acontece? Nós abrimos, por conta da licitação, nós abrimos uma consulta pública antes, um diálogo com as prefeituras, e de todo o estado fizemos ofício, e de novo agora na consulta pública a mesma coisa. Fizemos de novo o convite a todas as prefeituras para debater e verificar a necessidade de cada uma delas em um apoio. Porque a gente tem que entender é que as prefeituras deveriam ter seu próprio sistema de transporte, como alimentador, chegando às linhas troncais mais largas, para que aquilo fosse absorvido e assim por diante. É o inverso do trânsito. A gente deveria ter o menor alimentando o maior e até o trem, metrô, o transporte de alta capacidade. Para quê? Para diminuir impactos ambientais, para diminuir a própria estagnação do trânsito, os engarrafamentos. Então assim, e a gente está nessa consulta muito bem colocada com você, colocando as suas necessidades como cidadão. Então assim, a gente está numa época do estudo, vamos considerar o que você está pedindo. A qualquer momento isso vai acontecer. Porém, com esse novo conceito de lote, o que vai acontecer? A empresa, o conjunto de empresas que operar por aí, se você diz que tem essa demanda grande, eles mesmos vão chegar até nós e vão dizer, "olha, não queremos deixar o passageiro a pé, temos uma demanda grande aqui". Porque hoje você vai me trazer uma demanda que para você parece grande, mas, às vezes, não comporta uma linha inteira, talvez um horário, uma extensão, entendeu? Que passe por algum lugar. E a gente precisa saber disso. Oficialmente, a gente precisa ter essa demanda por um grupo de pessoas. O transporte é coletivo. A gente precisa ter um abaixo assinado, o representante social, vindo até o órgão, para que a gente possa construir uma solução para atender. Porque é do nosso cuidado, o cuidado de cidadão, e cuidar da parte econômica da empresa. Ela tem que sobreviver. O que você diz que é demanda, tem que se tornar uma realidade para ela poder

operar, entende? Então o município deveria fazer isso. Mas a gente está abrindo esse canal de diálogo para isso. E acha, de forma bem concreta, que, com essa formação de lotes, vai ter uma maleabilidade maior naquela área ali para a empresa atender vocês de uma maneira mais rápida e melhor. Ok? Respondido aí, ok? Então, doutor Rodrigo Galeão, olha, o que que eu posso dizer para o senhor? Eu não tenho, nós aqui, o órgão, não tem como fazer esse juízo de valor se aquilo lá é responsabilidade objetiva do Estado ou não. Alguém foi lá e vandalizou por algum motivo. Eu respondi para a sua sócia, doutora Denise. E aí, assim, nós, como Estado, vamos operar como estamos operando hoje. O senhor me falou, isso acontece hoje e é ônus do operador. Olha, esse ônus do operador é um entendimento hoje do Estado. É por isso, lembra de ontem que o senhor estava presente de novo, que a passagem, que a tarifa, está no valor que está. Um dos motivos é esse também. E isso, de alguma forma, o cidadão absorve. E o senhor também, no seu comentário, teve razão nisso. Então, o Estado tem essas complexidades. Quem vai assumir essa concessão, sabe disso, ou pelo menos está sabendo, até porque o senhor está colocando de maneira bem clara. E, assim, essa disputa, se ela vai para a justiça, vai continuar acontecendo. E aí, os seus clientes, que o senhor representa, vão continuar contratando. Assim, nós não temos hoje, como definir, de forma diferente. O Estado hoje não vai assumir um ônus que ele não assume como dele mesmo. Porque é o cidadão, o criminoso que vai lá e toca fogo. Então, o risco, essa matriz de risco, é para deixar claro, sim, de quem é a responsabilidade. E essa avaliação será caso a caso. Se, de alguma forma, nós, na hora da revisão contratual de todos ou daqueles quatro anos, "olha, isso está virando uma coisa que não há nenhum trabalho do Estado nesse sentido, vamos recalcular isso", isso foi até esse limite que era suportado. Não é? Então, mais uma vez, eu entendo que a gente acertou em cada quatro anos fazer uma revisão e olhando esse conceito que o senhor está colocando. Isso aqui foi aceitável até aqui. Daqui para cá, não é mais só 50 por ano, isso aqui está fazendo aquele pacto lá atrás. Agora não, "olha, tem quadrilha especializada nisso, o senhor não fez nada". Bom, aí a gente senta e discute. Por isso é que eu acho que o modelo que estamos assumindo, ele traz essa segurança a qualquer momento poder rever, por fatos supervenientes, e, a cada quatro anos, a gente vai remodelar e falar assim, "olha, não tem mais ataque nenhum. O Estado melhorou na sua segurança e nós não temos mais ataques a ônibus. Isso ficou no passado". Ou "aumentamos a nossa publicidade, como disse o Francisco, e conscientizamos melhor, educamos a sociedade de forma macro", e isso não acontece que é uma proteção de todos, que é o ônibus ou o transporte coletivo, ele é para todos. Não é só para a empresa ter a proteção. Aquilo ali é o conceito do Estado viver, dele ir de um lugar para o outro, é de gerar emprego, é do Estado crescer. Então quando a gente vê o Estado e o seu acontecimento, aí a gente chama de novo para conversar e pode ser que a gente tenha que reduzir a tarifa. Então o acordo foi muito bem desenhado nesse sentido. Eu entendo a sua preocupação e acho que, como a gente disse no início, modelar isso além de difícil é pegar o carro andando, montar, ver o que está funcionando, ou mesmo as suas deficiências, que eu não posso dizer agora para o senhor, porque o Estado está em recuperação judicial, e assumir o risco que o Estado não tem hoje.

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

É, De Lima, mas hoje você não encontra ônibus incendiados no cálculo do preço da passagem. Não existe uma rubrica na planilha GEIPOT que diga ônibus e incendiados tantos milhões de reais, e entrar esse valor para reivindicar cálculo da passagem. Hoje não existe.

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

E como é feito isso hoje? Como o senhor já disse, atualmente é feito assim, "olha, a gente precisa ter uma regra para o jogo, a gente precisa ter uma regra para o jogo", certo? Se a gente modificar demais essa regra ou tentar absorver tudo, vou fazer uma brincadeira aqui, só uma brincadeira. Se eu falar assim, se tudo ficar previsto em um contrato, nós não vamos ter advogado. Então, assim, a gente tem que olhar aquilo que é possível no momento. Eu estou sincero com o senhor, como é que eu vou assumir um risco hoje, como o órgão do Estado assume um ônus que ele não tem, se ele não pode pagar? Isso não é possível, isso é contra a lei, isso é contra a lei de responsabilidade fiscal. Então, a gente tem que olhar e falar assim, olha, esse ônus agora continua como está. Nós não estamos mudando nada, a regra todo mundo que já opera aqui e que vê pela televisão de fora sabe que ônibus são incendiados no Estado eventualmente. E isso para mim é sim mais um motivo da gente aumentar a nossa educação, porque isso para mim é uma ignorância daquele povo que faz isso, quando faz porque está chateado ou mesmo daquele criminoso que manda os outros fazer. E a gente não tem como Estado ou como pessoa, não tem como impedir da pessoa cometer um crime, a gente tem como tentar diminuir, aumentar a segurança pública, aumentar a extensividade, verificar. Nós já temos um plano mínimo quando algum tipo as empresas têm recolhido, temos que melhorar esse plano e a gente informa a sociedade. Os ônus foram recolhidos porque está havendo incêndio ali. É um plano de contingência que a gente precisa melhorar. Agora, eu não posso dizer para o senhor que não haverá mais incêndio e não posso dizer que o Estado vai assumir aquele ônus. Isso é impossível para nós.

Rodrigo Galeão - Sócio-Fundador - Silveira e Galeão Advogados

Ok. Obrigado, De Lima.

Otávio Santana - Consultor - Consórcio Oficina-Logit-Sinergia

Obrigado, De Lima. Obrigado, Rodrigo. Não sei se alguém quer fazer algum complemento. Não tem mais ninguém inscrito aqui pelo chat e nem ninguém com a mão levantada aqui pelo Zoom. É isso, pessoal. Alguém quer se inscrever? Fazer mais alguma interjeição? Senão a gente vai encaminhar para o finalmente. Dou lhe uma, dou lhe duas. Então acho que é isso. Obrigado mais uma vez na participação de todos. Vou passar a palavra para o De Lima fazer as considerações finais em nome do DETRO-RJ.

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

Bom, pessoal, eu queria agradecer, mas muito, muito mesmo, acho que o debate aqui foi muito elevado, não esperava menos do que isso. Realmente as pessoas que participaram, participaram com o intuito de melhorar o sistema, de colocar os problemas e nós, quando resolvemos fazer isso, eu queria agradecer muito o Herval, que trabalhou por isso desde o início, queria agradecer a consultoria que sugeriu isso já num segundo momento. Queria agradecer ao Álvaro, que está aqui do meu lado, Otávio, ao Willian que não está, toda a equipe, nossa, tem uma equipe que vem trabalhando desde já há um ano e meio, toda semana se reúne, toca, relaciona com as empresas para chegar nesse momento e informar a sociedade do que está acontecendo. O pessoal está me lembrando aqui da equipe técnica, que fez um trabalho fantástico. Quem assistiu à primeira viu o tamanho dos problemas, eles conseguiram resolver tudo, eles estão de parabéns, queria agradecer demais, mas eu queria dizer a todos vocês o seguinte: estamos tratando isso com muito carinho. Para o empresário: a gente está cumprindo a lei, o que diz a lei? Que a gente deve se preocupar com a economia das empresas, com a saúde financeira delas, e a gente está se preocupando nesse momento. Não vai se preocupar na transição e o que a gente precisa é manter o nosso transporte de pé, é ele que faz a nossa economia girar aqui no estado, junto com todos os outros modos de transporte, mas a comunicação que traz a pessoa do interior, o que valoriza o turismo no estado, o que, entre algumas cidades aqui, nossa, polos geradores de emprego, elas precisam do transporte intermunicipal, O órgão vem trabalhando aqui com muito carinho, com muito cuidado com as pessoas, nossos fiscais são pessoas preparadas, trabalham nisso há anos, e, por vários motivos, tem ainda dificuldade de resolver seus problemas, como várias categorias no Estado estão com problema, mas agora a gente está num momento novo, a gente precisa rever isso, a gente precisa dar condições de fiscalizar esse contrato, manter esse carinho que o órgão tem com o cidadão do estado. Eu queria agradecer a participação de todas as entidades de classe, foram muito gentis, nas críticas e nas sugestões foram brilhantes e a gente agradece, agradece à pessoa comum aqui, várias delas, deram sugestões muito bacanas, né. Eu vou citar um aqui que envolve muito a segurança das empresas, de alguma forma também podemos ter problema com isso, mas vamos ter que fazer, não cabe a gente não tem mais transporte noturno, ou quase não ter, a gente tem que ter, sei que é um risco, mas a gente vai ter que ter, a gente têm shoppings funcionando, têm pessoas precisando ir para as universidades, tem pessoas que precisam ir a hospitais, então a gente vai modelar isso de uma forma com o menor risco possível e que não traga prejuízo à empresa. Quanto à segurança, queria garantir ao doutor Rodrigo Galeão. A gente está preocupado com isso, tem reuniões direto com a Secretaria de Segurança, com a Polícia Militar, para que a gente possa minimizar esses riscos. As imagens, que alguns acham que é risco ou que é custo, aquilo é um investimento, pessoal. As imagens permitem investigações, permitem saber se as mulheres do estado estão sendo assediadas dentro dos ônibus, então não vamos tratar isso apenas como custo, a gente tem que parar de pensar só no custo, vamos valorizar o transporte, trazer o passageiro de volta, deixar de alimentar, controlando o que é feito no transporte pirata, deixar de alimentar o tráfico, milícia com o transporte irregular. A gente tem que ter soluções macro e a gente tem pensado nisso. Nosso

prazo ele está exíguo, mas a gente vai entregar, a gente vai entregar essa licitação, vai entregar com carinho, com cuidado, espero que todos tenham esse mesmo respeito que a gente está tendo por ela, a gente vai fazer um trabalho aqui que vai, sem sombra de dúvida, vai ser daquele, do melhor, daquele que ofereceu o maior desconto, é aquele que fez a melhor oferta. A nossa avaliação vai ser dessa maneira, então obrigada a todos aí, tenham todos uma boa tarde.

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

Felipe Pimenta de Souza:

#QueTal Linha urbana Angra dos Reis x Mangaratiba, com pontos de seção em Jacuecanga, Garatucaia, Conceição de Jacareí e saída da BR-101 na Praia do Saco?

Felipe Pimenta de Souza:

#QueTal Seção Rodoviária do Rio x Angra dos Reis ter como ponto final (em Angra) Parque Mambucaba (com seção Frade), terminal Nilton Barbosa (via Jacuecanga), Jacuecanga (via Conceição de Jacareí)

Felipe Pimenta de Souza:

#QueTal Quanto às linhas rodoviárias de Paraty, serem racionalizadas e via Vila Residencial de Mambucaba

Felipe Pimenta de Souza:

A licitação estabelece obrigatoriedade de banheiro nas linhas não executivas do Departamento nos termos das linhas ANTT? (Reivindico isto.)

Felipe Pimenta de Souza:

#QueTal Linha Angra dos Reis x Campos dos Goytacazes via Itaguaí, Magé e Arco Metropolitano, cruzando e oferecendo conexão em Magé com a já existente Resende x Cabo Frio

Elizabeth afton:

E sobre a CAPACITAÇÃO e VALORIZAÇÃO dos servidores efetivos????

Olympique de MarseilleBR:

cara, é importante que venha ônibus elétrico (por mais q eu tenha as minhas questões contra), mas 1º temos q ter frota 100% cm ar-condicionado

Tabela 1 - Lista de participantes registrados na 3ª 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
Débora Fontes Silveira		Silveira Galeão Advogados	Sócia	Zoom

Egídio Pedroso de Barros Filho		Viação Salutaris e Turismo S/A	Gerente Jurídico	Zoom
Eunice Horácio		SEMOVE – Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro	Gerente de Mobilidade Urbana	Zoom
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
Fernando Dias de Carvalho		Empresa de Transportes Limousine Carioca SA	Diretor	Zoom
Francisco Christovam		Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU	Diretor Executivo (CEO)	Zoom
Henrique Guerreiro		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Agente Auxiliar de Transporte	Youtube

JORGE MURILO DOS SANTOS CORÊA		TransÔnibus	DIRETOR SUPERINTENDENTE	Zoom
Jose Carlos Cardoso Machado		SETRANSDUC/ TRANSPORTE E TURISMO MACHADO LTDA	PRESIDENTE	Zoom
Laercio Aderichn		Fabus / Comil Ônibus S.A.	Departamento de Engenharia e Homologações	Zoom
Leonardo Grosso		Expresso São Francisco Ltda	Diretor	Zoom
Marcelo Alves		VIAÇÃO NOSSA SENHORA DO AMPARO	GERENTE OPERACIONAL	Zoom
Márcio Coelho Barbosa		SETRERJ - Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro	Presidente Executivo	Zoom
Matteus de Paula Freitas		Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU	Analista de transporte	Zoom
Moises Moraes de Oliveira		AAS-LA (Associação de Moradores dos Amigos de Shangrilá e Belford Roxo)	Diretor social	Youtube
Moises moraes de Oliveira		AAS-LA (Associação de Moradores dos Amigos de Shangrilá e Belford Roxo)	Diretor social	Zoom

Nathalia Zaiden dos Santos Lopes		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	Chefe de Serviço	Youtube
Pasquale Grosso		Expresso São Francisco Ltda	Diretor	Zoom
Raphael Machado		Transporte e Turismo Machado Ltda		Zoom
Raquel Seixas		Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO-RJ	agente de transportes / chefe de serviço COVIS	Youtube
Rodrigo Galeão		Silveira Galeão Advogados	Sócio Fundador e Advogado	Zoom
Thadeu André Melo		TransÔnibus	Gerente de Mobilidade	Zoom
Alexandra Gomes		Riopar Participações S.A.	Especialista Jurídico	Zoom
André Luiz Moreira dos Santos	Nilópolis	Portal Nilópolis Online	Diretor / Editor Responsável / Jornalista	Youtube
Débora Fontes Silveira		Silveira Galeão Advogados	Sócia	Zoom