

TEM NOVIDADE NA FAMÍLIA CAIO

MKT CAIO 2022



Respeite as leis de trânsito.



CAIO 



Transporte público do Rio ENFRENTA A CRISE

Os problemas estruturais na mobilidade por ônibus na capital carioca parecem, finalmente, estar sendo contornados pelo poder público. Acordo firmado entre os consórcios e a prefeitura muda o modelo de remuneração do transporte e garante mais transparência nas contas



Os sistemas de transporte público no Brasil vivenciam há anos uma crise econômica decorrente da perda sistemática de passageiros e capacidade de investimento, ao passo que a migração para carros, motocicletas particulares e o uso de aplicativos de mobilidade individual aumentam de forma contínua. A ineficiência do poder público em lidar com os problemas agravou a situação; a realidade é complexa e demanda medidas urgentes, capazes de melhorar a qualidade do serviço para os cidadãos.

Na cidade do Rio de Janeiro esses problemas são vistos com mais nitidez. Durante as Olimpíadas de 2016, o transporte coletivo por ônibus encontrava-se na sua melhor situação, com a chegada do sistema BRT planejado para turistas e moradores se deslocarem de maneira rápida pela cidade. Passado o período dos jogos, o setor de transporte começou a sentir a queda do número de passageiros e a situação do BRT foi se deteriorando aos poucos.



João Gouveia, presidente do Rio Ônibus

A falta de reajuste da tarifa pública por anos, somada à ausência de gestão do poder concedente e a chegada da pandemia, levou as operadoras de ônibus a um cenário caótico. "Tivemos a nossa tarifa congelada por três anos e, conseqüentemente, houve uma redução da receita. O setor veio se degradando por conta desse asfixiamento na arrecadação, onde os insumos aumentaram, o óleo diesel aumentou e pneus subiram absurdamente. Nós tivemos também o custo do próprio ônibus com aumentos sucessivos e a questão da relação com o poder concedente", pontua o presidente do Rio Ônibus, João Gouveia.

O reequilíbrio econômico financeiro do contrato, que deveria acontecer a cada quatro anos, não foi cumprido pela prefeitura; sem os recursos necessários para o investimento na operação, os serviços de transporte público por ônibus no Rio se deterioraram. Dos quatro consórcios que integram o Rio Ônibus (Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro), três consórcios e 11 empresas estão em recuperação judicial e 15 empresas fecharam. A renovação da frota também ficou comprometida pela falta de recursos.

Dados do sindicato mostram que em 2012, quando a idade média da frota carioca era de 3,4 anos, foram comprados 1.602 ônibus novos. De 2013 até 2016, a média de aquisição anual foi de 1.043 coletivos. A partir de 2017, o setor começou a sentir os impactos da crise financeira no país, registrando 433 novos carros, seguidos de 403 e 484 em 2018 e 2019, quando a idade da frota já batia 5,67 anos. Em 2020, com o colapso econômico provocado pela pandemia, o carioca foi transportado em apenas 174 ônibus novos.

Segundo o professor e coordenador do Programa de Engenharia de Transportes (COPPE/UFRJ), Márcio de Almeida D'Agosto, a ausência da aplicação efetiva de um planejamento de transporte foi um dos motivos que levaram a evolução dos transportes no setor. "Em um segundo momento, faltou também o acompanhamento periódico e contínuo do poder público. O que a gente percebeu foi que multar a operadora não resolveu. Tem que ter alguma coisa que vai além. Então, são dois momentos: um, que é de colocar em prática o que foi planejado; e outro, que é de controlar, fiscalizar, acompanhar, estar junto com o operador para avaliar efetivamente o que está sendo feito, e, se não está sendo feito, porque não está e quais seriam os argumentos e as soluções que poderiam ser impostas para isso", afirma.

Desmantelamento do BRT

E foi a falta de planejamento e fiscalização contínuos do governo que levou a degradação do sistema BRT nos últimos anos. Em março de 2021, após a constatação de inúmeras falhas na prestação do serviço, a prefeitura do Rio de Janeiro decidiu pela intervenção no modal de transporte com o objetivo de assegurar e recuperar a continuidade das atividades. O maior legado das Olimpíadas da cidade estava com as estações vandalizadas e fechadas, além do péssimo estado de conservação das vias, estações e dos ônibus. A frota operacional de 297 articulados tinha apenas 120 veículos efetivamente rodando, em estado extremamente precário e com índice de quebra chegando a 67% dos ônibus. Assim, foi necessário um reforço na operação do BRT, com o aluguel de ônibus comuns para serviços eventuais nos horários de pico da manhã e da tarde.

A Prefeitura do Rio encontrou ainda 46 das 134 estações e terminais do BRT fechadas, devido a danos causados por furtos e vandalismo que não haviam sido recuperados. Todo o custeio da manutenção da prestação de serviço do BRT nos três corredores e estações do sistema pela prefeitura vem do tesouro municipal. A intervenção tinha prazo de término em setembro do ano passado, mas foi prorrogada para assegurar a continuidade das atividades.

Para o professor D'Agosto, a única saída para o sistema é o investimento pesado para a melhoria do serviço prestado à população. "O BRT aqui no Rio de Janeiro nunca funcionou com a frota que foi prevista, então não tinha muito como dar certo. E isso só se degradou com o tempo. Na verdade, nenhum in-

vestimento adicional foi feito ao longo do tempo para que esse sistema voltasse a funcionar adequadamente. Tem que investir, tem que colocar ativo em operação, tem que colocar veículos, tem que investir em manutenção do sistema como um todo. Então, isso tem que ser feito para ontem, porque senão não vai funcionar. Aqui, em vários lugares, tem grandes cemitérios de ônibus que foram desativados ao longo do tempo porque não teve renovação. Em paralelo a isso, tem que investir no que já está precário, tem que investir para recuperar o que já está precário”, enfatiza.

Um dos problemas cruciais do BRT da cidade do Rio de Janeiro é que a questão da manutenção da infraestrutura (vias e estações) e dos recursos necessários para tanto nunca foram definidos claramente.

Aos poucos, o governo está renovando a frota do sistema BRT para melhorar a oferta de veículos e diminuir o tempo de espera dos usuários. Neste ano já foram feitas duas licitações para a compra de 291 veículos, sendo 220 articulados e 71 Padrón, com a entrega dos novos ônibus entre dezembro deste ano e março de 2023. Ainda está prevista uma terceira licitação, a ser realizada no segundo semestre deste ano, para a aquisição de outros 181 veículos articulados, com entrega para o segundo semestre de 2023. Outra melhoria para a malha viária é a construção do BRT Transbrasil, retomada no ano passado, com a previsão de 26 km de vias e demanda estimada em 150 mil pessoas, podendo chegar a 250 mil passageiros transportados diariamente.

Acordo Judicial

A omissão do poder público no setor de mobilidade levou ainda a más condições viárias e escassez nos investimentos em segurança pública, que resultaram em vandalismo, incêndios, paralisações e sequestro de veículos por criminosos pela cidade. Não o bastante, a fiscalização deficiente do transporte clandestino – que soma mais de dez mil vans com receita estimada em R\$ 100 milhões mensais, a chegada dos transportes por aplicativos e as medidas sanitárias para o enfrentamento da covid-19 derrubaram ainda mais a demanda de passageiros transportados e, conseqüentemente, a receita arrecadada.



Isso porque, até então, a remuneração das empresas era feita pela tarifa pública. Se a demanda cai, a arrecadação também diminui, mas os custos da operação com pessoal, manutenção e óleo diesel continuam subindo. Ou seja, a conta não fecha. Para solucionar o problema de forma efetiva seria necessário um novo modelo de contrato entre as concessionárias e prefeitura, como explica a mestre em engenharia de transportes e coordenadora Sênior de Transporte Público do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), Beatriz Rodrigues.

“É preciso fortalecer a capacidade de gestão e planejamento com base em evidências e garantir a prioridade que o transporte público necessita, revisando seu modelo de negócios baseado quase que exclusivamente na tarifa e na quantidade de passageiros transportados. Precisamos integrar planejamento urbano e de mobilidade para promover acesso à cidade e enfrentar a crise climática. Ao lidar com um cenário desconhecido, como o pandêmico e pós-pandêmico e com escassez de recursos, é importante que a nova gestão se aproprie o quanto antes das ferramentas e informações disponíveis para realização de medidas certas e efetivas”, afirma Beatriz.



A crise no setor de transportes escancarou que a configuração adotada no sistema precisava ser repensada e redesenhada. O risco ao transporte público não poderia mais existir e enfatizar ainda mais as desigualdades sociais da população que estava sofrendo com o sucateamento do serviço. “A gente vinha de uma situação em que a própria degradação econômica do nosso setor propiciou uma degradação na qualidade do serviço. O serviço estava sendo muito mal prestado. A gente reconhece isso. Já fomos ótimos prestadores de serviço, mas a condição financeira nos cerceava de prestar um serviço de qualidade, o que não aconteceu em outras cidades que realmente detêm o mecanismo de tarifa pública e de tarifa de remuneração”, reconhece o presidente do Rio Ônibus.

Assim, começaram os debates entre os operadores do transporte e o governo municipal para um acordo que pudesse sanar as debilidades do setor. Depois de um longo período de tratativas, foi firmado o acordo judicial entre a Prefeitura do Rio de Janeiro, os consórcios de ônibus e o Ministério Público Estadual para a melhoria do transporte na cidade. A decisão saiu em 20 de maio, após a realização de quatro audiências de mediação na 8ª Vara de Fazenda Pública, no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.

As medidas visam à regularização das linhas operantes, retomada das inoperantes e melhora dos serviços noturnos; manutenção do preço atual da passagem mediante subsídio; o aumento da frota de ônibus; e a redução do atual contrato de concessão. Os consórcios ainda se comprometeram a entregar a operação do BRT à MOBI-Rio; renunciaram à operação de bilhetagem e se comprometeram a enviar à Prefeitura todas as transações de bilhetagem feitas no Sistema de Transporte Público de Ônibus (SPPO-RJ).

A secretária municipal de Transportes, Maína Celidonio, explicou como se chegou ao valor de R\$ 1,78 por quilômetro rodado, que será pago como subsídio aos passageiros. Observando-se somente a variação nos preços dos insumos ao longo do contrato, a tarifa deveria ser reajustada para R\$ 5,80. Em 2021, considerando a tarifa de R\$ 4,05, a receita por quilômetro foi de R\$ 4,94, calculada pela divisão da receita total pelo número de quilômetros totais do ano.

A partir do reajuste definido pela fórmula paramétrica de 4,05 para 5,80, a receita por quilômetro passa de R\$ 4,94 para R\$ 7,07. Assim, o subsídio começa em R\$ 2,13, valor correspondente à diferença entre a receita por quilômetro de R\$ 4,94 para R\$ 7,07. Ao longo dos meses, de acordo com uma estimativa de aumento de passageiros, o subsídio diminui e, na média, será igual a R\$ 1,78.

Para o presidente do Rio Ônibus, João Gouveia, a partir do acordo firmado com a prefeitura, as empresas de ônibus podem voltar a investir em tecnologias e novos ônibus com o reequilíbrio da situação financeira das operadoras. “Foi uma quebra de paradigma bastante importante no Rio de Janeiro e agora a gente começa em um novo patamar, uma nova relação com o poder concedente, por meio de mecanismos que foram implementados nessa nova forma de remuneração totalmente distinta do que vinha acontecendo. Eu acho que essa é a forma mais moderna para gerenciar o contrato”, assegura.

Os principais itens do acordo firmado entre as partes foram:

- **Manutenção do valor da passagem** – Não haverá aumento do valor da passagem para os passageiros. Para que o valor atual de R\$ 4,05 seja mantido, o município vai subsidiar o sistema. Além da receita da tarifa paga pelos passageiros, os consórcios irão receber um valor adicional pelo serviço efetivamente prestado com base no quilômetro rodado;

- **Sistema de pagamento do subsídio** – O município vai atestar a quilometragem rodada por meio de GPS de forma transparente e disponível ao público. As linhas que não cumprirem a quilometragem mínima exigida pela Prefeitura não receberão o pagamento do subsídio;
- **BRT e Bilhetagem Digital** – Os consórcios renunciam a qualquer pretensão de retomada da operação do BRT e a participação na licitação da nova bilhetagem digital. Caso a Riocard, atual gestora, participe da licitação, o acordo será cancelado;
- **Redução do contrato de concessão** – O prazo de validade do contrato de concessão do sistema de ônibus, que se estendia até 2030, foi reduzido em dois anos e permanecerá vigente até 2028.

Desde o acordo firmado, a secretaria municipal de transportes está ampliando a oferta de linhas de ônibus para áreas ainda não cobertas pelas linhas existentes. Com a retomada desses serviços, serão 37 linhas a mais operando na cidade, com o objetivo de regularizar, de forma gradual, o serviço de ônibus para atender todas as regiões.

Segundo a coordenadora de Transporte Público do ITDP, as transformações que estão sendo feitas na malha viária carioca devem ser planejadas para serem efetivas e duradouras na cidade, ultrapassando a gestão atual. “A prefeitura está agindo para fazer mudanças estruturais no sistema, mas são mudanças que só vamos conseguir perceber no médio e longo prazo. Para isso, precisamos garantir que essas estratégias sejam continuadas por diferentes gestões. A continuidade dessas ações dependerá, além da vontade política, de um sistemático fortalecimento dos servidores dos órgãos de governo que, apoiados por um arcabouço regulatório e jurídico, deixem claro para a população os benefícios sociais e econômicos das políticas de mobilidade”.



A SITUAÇÃO NOS SISTEMAS INTERMUNICIPAIS

A crise que se abateu sobre o sistema municipal do Rio de Janeiro tem afetado também o restante do Estado. Segundo a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), entidade que representa 184 empresas operadoras do transporte coletivo urbano e de características urbanas em todo o Estado do Rio, os sistemas de ônibus municipais e intermunicipais têm sofrido as consequências do desrespeito aos contratos de permissão e concessão estabelecidos entre empresas e prefeituras ou Governo do Estado. “Sem êxito, os operadores vêm buscando, nos últimos anos, o reequilíbrio dos contratos em virtude da defasagem tarifária e do crescente aumento dos insumos básicos para a operação. Somente no sistema intermunicipal, o índice de defasagem chega a 37,98%, o que inviabiliza a prestação do serviço com a qualidade que a população espera”, afirma a entidade em nota.

Para agravar a situação, a tarifa concedida ao sistema intermunicipal em 2022, de 10%, foi inferior à tarifa técnica calculada pelo próprio Detro, órgão responsável pela gestão dos ônibus intermunicipais. Ao anunciar o reajuste, o departamento de transportes informou que o índice seria de 18,51%, levando em consideração somente o período entre 2019 e 2020. Não houve também a recomposição de custos no intervalo entre março de 2021 a junho de 2022.

“O desrespeito aos contratos aprofunda o desequilíbrio econômico-financeiro do setor, fragiliza a capacidade financeira das empresas, impossibilita novos investimentos e leva à degradação do serviço prestado à população. Ou seja, a insegurança jurídica é um enorme obstáculo à evolução da mobilidade urbana”, diz a Fetranspor.

A entidade cita ainda os impactos da alta do diesel e afirma que as empresas que operam linhas municipais e intermunicipais já não têm mais condições financeiras de manter a frota completa nas ruas, conforme o planejamento previsto tanto por prefeituras como pelo Estado. A incapacidade de manter o pleno atendimento aos passageiros vem sendo alertado publicamente pelos operadores, que têm sido obrigados a priorizar linhas e horários de maior movimento, segundo a Fetranspor, que alerta: “a paralisação definitiva de serviços específicos está cada vez mais perto de virar realidade na maior parte dos sistemas de transporte por ônibus do Rio de Janeiro”. A entidade pede que sejam tomadas com a máxima urgência ações efetivas para evitar a degradação do transporte por ônibus, “a fim de garantir a continuidade de um setor vital para a população e para a economia fluminense”.

