

DE OLHO NO TRANSPORTE

SEGUNDA EDIÇÃO

De março a março, um ano de pandemia nos
transportes: entre o **estrutural** e o **emergencial**.



A Casa Fluminense, sua rede de parceiros da sociedade civil e seus pesquisadores constroem juntos o movimento de diagnosticar e propor políticas públicas mais efetivas para a população do Rio. Em todos os temas que trabalhamos, a justiça social é uma premissa, da qual se derivam os valores de justiça econômica, racial, de gênero e socioambiental.

Na mobilidade urbana não é diferente. Lutamos por um transporte barato, bom, seguro e limpo, livre de poluição, de corrupção e de superlotação. Debatemos em perspectiva ampla as políticas urbanas metropolitanas e como os deslocamentos nas cidades devem nos permitir acessar os locais de trabalho, lazer, estudos, equipamentos de saúde e assistência social.

Demandamos uma gestão pública mais eficiente, transparente, participativa e territorializada, em todos os 10 eixos temáticos do **Mapa da Desigualdade 2020 e da Agenda Rio 2030**. Cobramos mais representatividade nos cargos públicos e mais compromisso com o planejamento, o orçamento e a execução de políticas públicas voltadas à redução pragmática das desigualdades na metrópole do Rio de Janeiro e na promoção de um desenvolvimento mais sustentável e inclusivo.



MAPA DA DESIGUALDADE 2020

[ACESSE AQUI](#)



2



AGENDA RIO 2030

[ACESSE AQUI](#)



APRESENTAÇÃO



INTRODUÇÃO

O dia 11 de março de 2020 ficou globalmente conhecido como marco da pandemia e nesta fatídica data muitos estados brasileiros passaram a adotar a **Portaria 356 do Ministério da Saúde**, que regulamentou as medidas de enfrentamento da emergência sanitária por conta do novo coronavírus. Quase uma semana depois, o então governador do estado do Rio de Janeiro, Wilson Witzel, publicou o **decreto 46.973**, que instituiu medidas restritivas de circulação para o isolamento social da população fluminense, que nunca aconteceu de fato.

De acordo com o decreto, apenas algumas atividades econômicas poderiam funcionar e com horários restritos. As aulas nas escolas públicas e privadas foram suspensas, bem como atividades com público, o funcionamento de cinemas, teatros e quaisquer atividades que gerassem aglomerações. Apenas os serviços essenciais como mercados, farmácias, equipamentos de saúde e outros poderiam operar normalmente. Por conta disso, a demanda por transporte público se reduz, colocando a lógica do sistema, financiado pela tarifa paga pelos usuários, em xeque mais uma vez.



4

A seguir, serão apresentados os resultados do monitoramento da oferta de ônibus do Rio nesses 12 meses marcados pela pandemia. Este relatório revela que, ao contrário do necessário para o distanciamento social, houve uma busca redução na frota e na oferta de linhas, evidenciando antigos problemas de superlotação nos transportes e novos recordes de contágio da doença. Nesse caminho, serão discutidas questões emergenciais em meio a falhas estruturais na garantia do direito social básico do transporte para a população, que neste período arrisca sua vida mais do que nunca por conta de um sistema perverso.

No **Relatório De Olho no Transporte 1**, foram entregues quatro principais sugestões para os gestores e operadores do sistema de ônibus do Rio de Janeiro, sejam elas: **1)** ampliar a fiscalização sobre os consórcios

e assegurar a oferta determinada dos ônibus na rua; **2)** buscar novas fontes de financiamento para reequilibrar os contratos, sem reajuste das tarifas; **3)** garantir a disponibilização e qualidade dos dados, permitindo o monitoramento cidadão do transporte; **4)** uniformizar a informação entre letreiro do ônibus, GPS e catraca.

Estas sugestões seguem valendo e, no presente documento, consolidam-se diagnósticos e propostas que visam enfrentar não somente o sumiço dos ônibus, como também o alto preço e a baixa qualidade do serviço. Serão questionadas a falta de transparência e a perversidade do “modelo de negócio” do setor, que encara a mobilidade urbana como uma mercadoria e não como um direito. O relatório defende um transporte barato, bom, seguro e limpo: livre de poluição, corrupção, superlotação e contaminação.

O estudo está dividido em 4 seções, a primeira com o monitoramento dos GPS dos ônibus no período de 12 meses de pandemia, de março de 2020 a março de 2021. A segunda traz o impacto do transporte no bolso e na vida das pessoas que não puderam deixar de se deslocar. Na terceira seção são apresentadas ações e reflexões da Rede de Parceiros da Casa sobre um novo horizonte para a mobilidade urbana metropolitana e por fim, na quarta seção, agendas propositivas de intervenção na metrópole e um box sobre as necessárias licitações no setor, previstas para o Rio de Janeiro neste ano.

Espie conosco!

SUMÁRIO



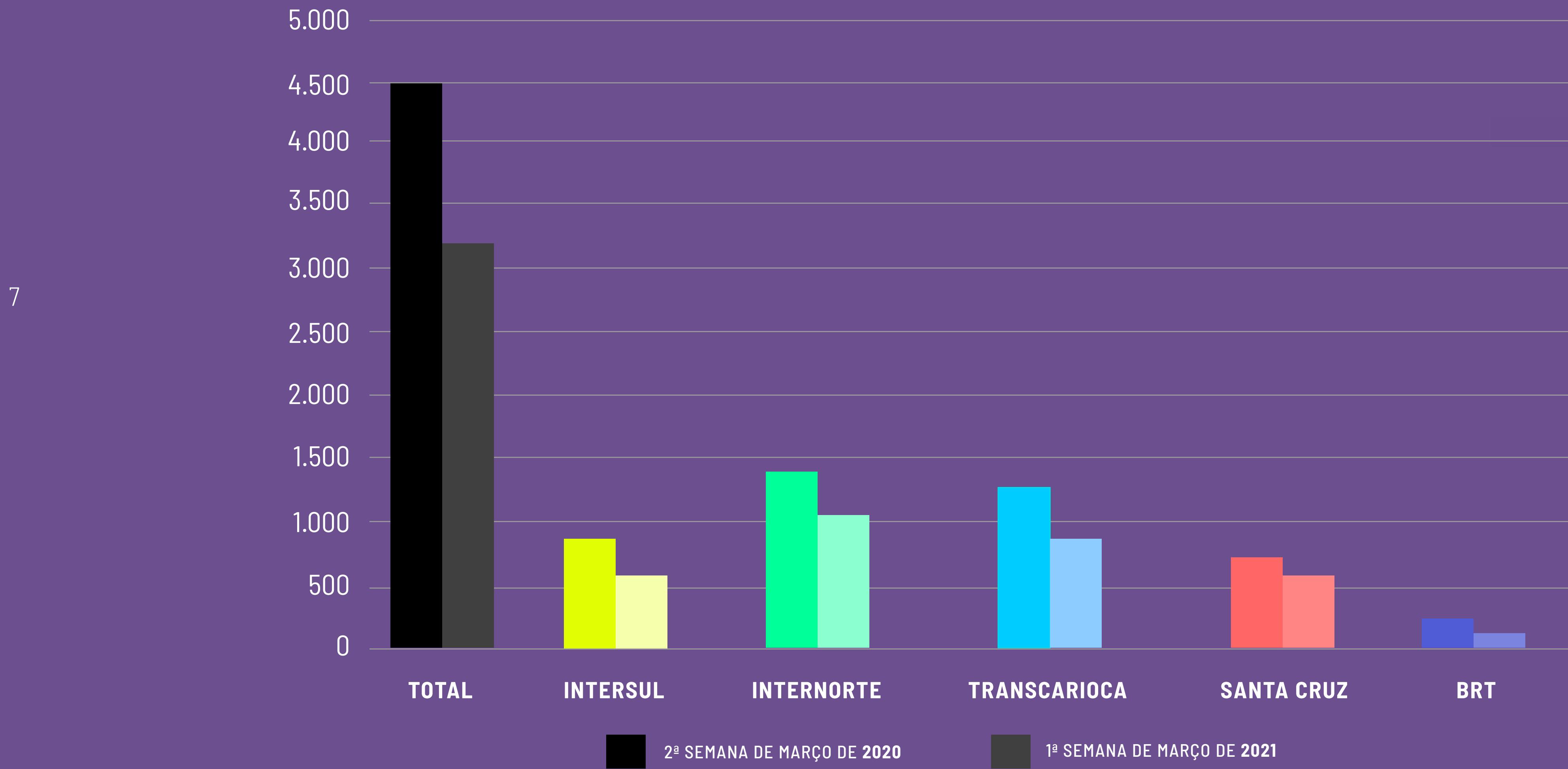
- 1** MONITORAMENTO DOS ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO
[PÁGINA 6]
- 2** TRANSPORTE BOM E BARATO É POSSÍVEL?
[PÁGINA 14]
- 3** AÇÕES E REAÇÕES NA REGIÃO METROPOLITANA
[PÁGINA 18]
- 4** FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE
[PÁGINA 23]
- 5** BOX – LICITAÇÕES
[PÁGINA 26]
- 6** CONSIDERAÇÕES
[PÁGINA 27]

1. MONITORAMENTO DOS ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO



No âmbito dos serviços de transportes públicos, o decreto estadual proibiu a circulação de transportes intermunicipais, com exceção aos trens e barcas. Foram proibidos os transportes que fizessem o trajeto para estados vizinhos ao Rio, com casos confirmados de COVID-19, tais como São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo. Em meio às restrições, para evitar as aglomerações nos transportes permitidos no decreto, a expectativa era a de uma ampliação na oferta, mas o que se viu nos últimos 12 meses de pandemia foram constantes denúncias de **superlotação no BRT, trens e linhas de ônibus escassas.**

GRÁFICO 1. MÉDIA DE ÔNIBUS EM CIRCULAÇÃO NO MUNICÍPIO DO RIO DE MARÇO 2020 A MARÇO 2021.

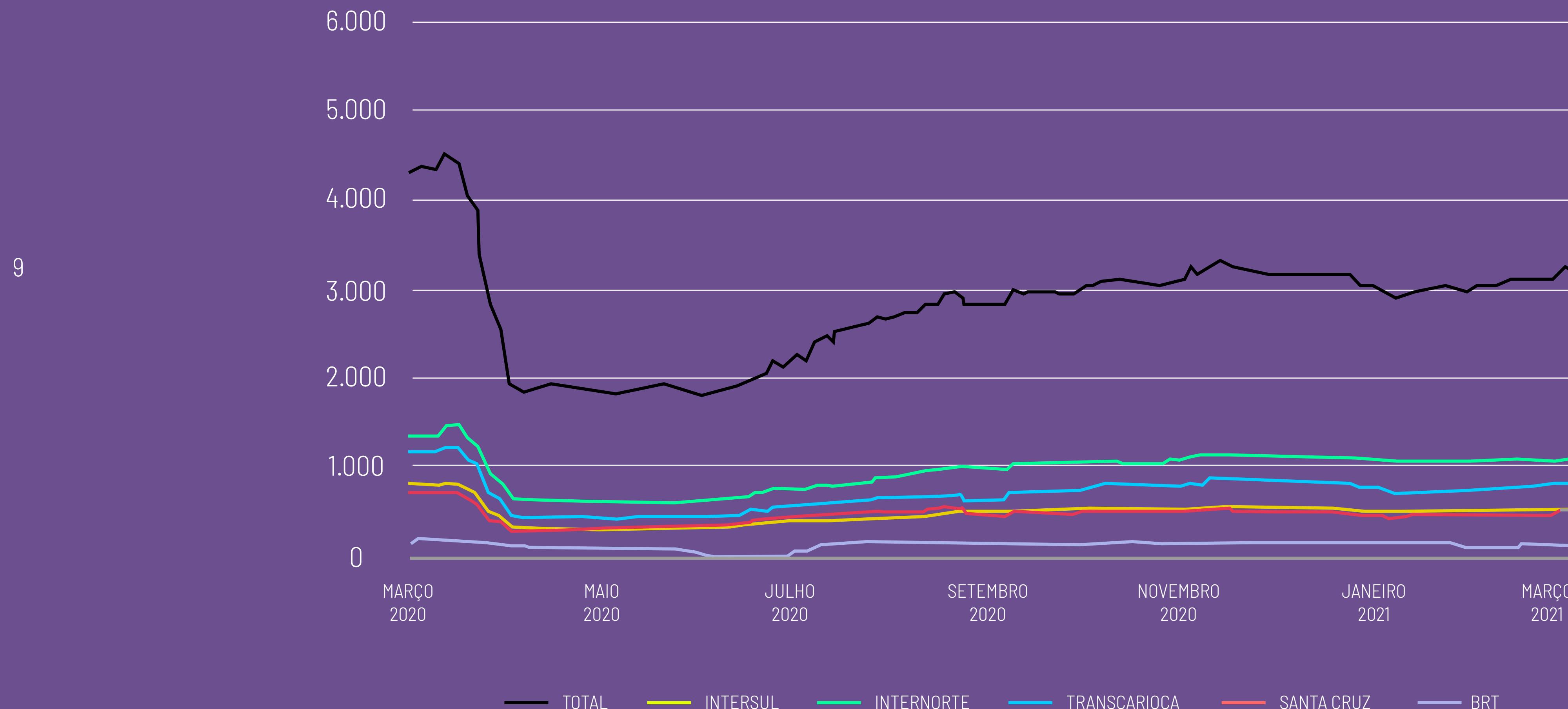


Nesse cenário de crise sanitária, social e econômica, muitas cidadãs e cidadãos, que não tiveram como opção a realização de suas atividades laborais em home office, continuaram a realizar o deslocamento casa-trabalho todos os dias com frota de ônibus reduzida, bem abaixo do total determinado em contrato. Ou seja, no momento em que a Região Metropolitana do Rio deveria contar com uma maior oferta de transportes para evitar a superlotação e o aumento do risco do contágio do novo Coronavírus, o que o estudo indica é que o oposto foi realizado, o que provocou consequências fatais para a população, especialmente no setor de transportes, como aponta **matéria recente**.

Este monitoramento, realizado ao longo de todo o ano de 2020, mostra que houve uma queda acentuada na oferta de ônibus no município do Rio de Janeiro desde o começo da pandemia, conforme já indicado no primeiro **Relatório De Olho no Transporte**. A partir de junho houve uma recolocação lenta na oferta de ônibus, expandindo a frota. No entanto, doze meses após o início da pandemia, com uma série de atividades econômicas retomadas no Rio de Janeiro e região metropolitana, o número de veículos em circulação ainda é inferior ao observado em março de 2020. No final de março de 2021, depois do retorno aos níveis críticos de contágio e óbitos pela COVID-19, **um novo decreto** restringindo a circulação da população passou a valer no estado e uma nova intervenção no sistema BRT de 180 dias foi **decretada** na capital, com o intuito de “melhorar serviço prestado à população”, segundo a **prefeitura do Rio**.



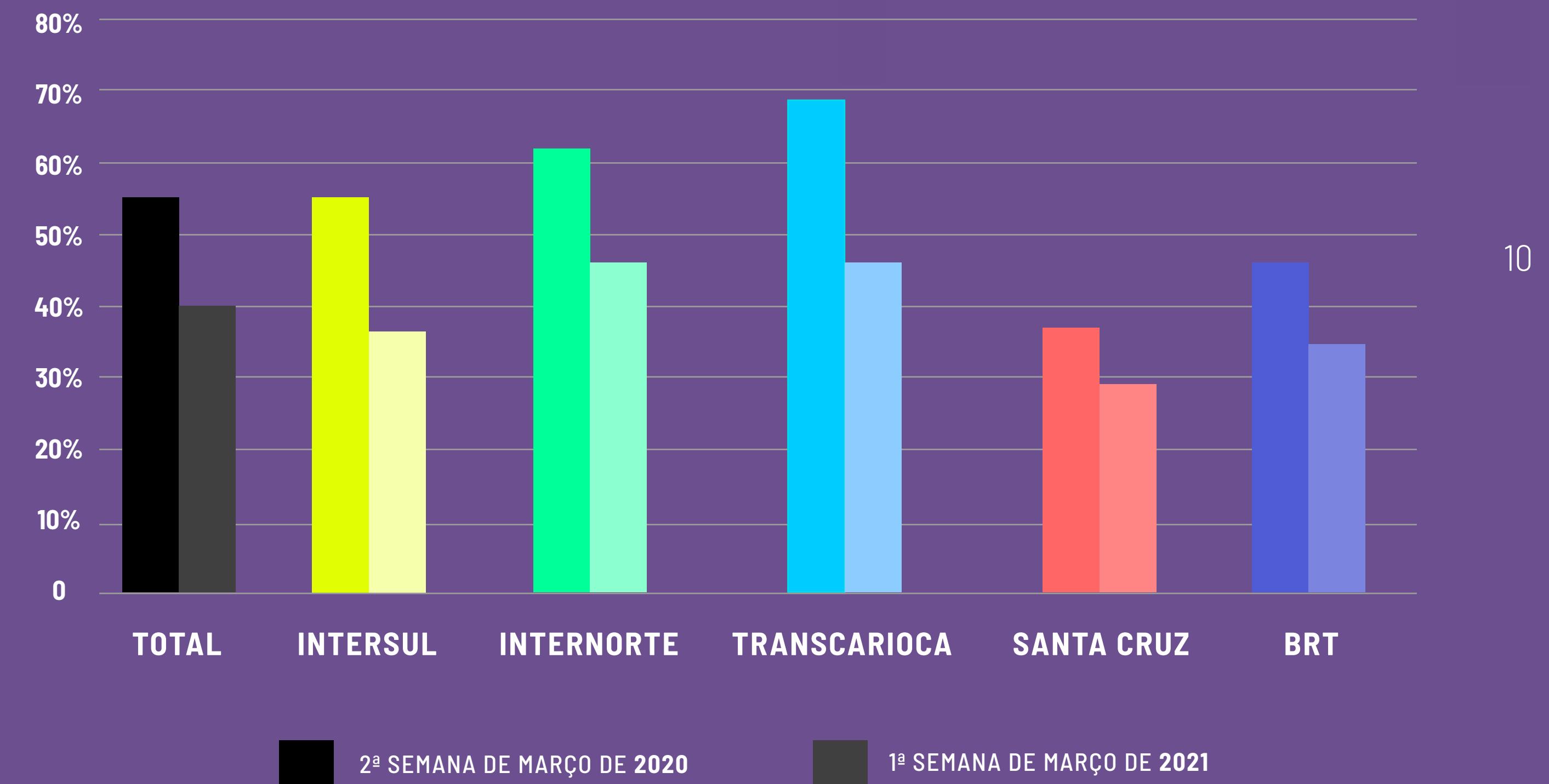
GRÁFICO 2. MÉDIA MÓVEL DE 10 DIAS ÚTEIS – QUANTIDADE MÁXIMA DE ÔNIBUS EM CIRCULAÇÃO POR DIA, NO MUNICÍPIO DO RIO.



FONTE: CASA FLUMINENSE A PARTIR DE DADOS DA SMTR.

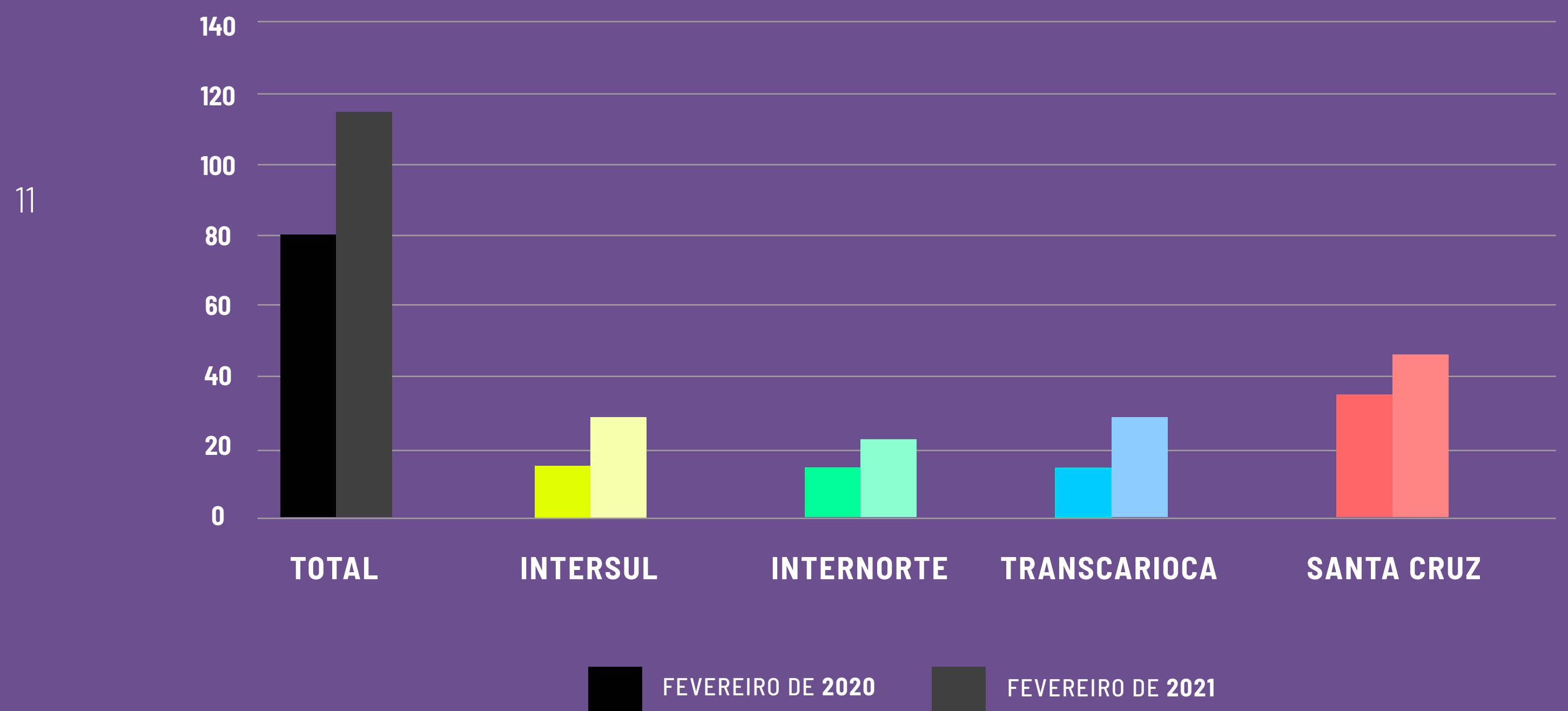
Cabe ressaltar que a quantidade de ônibus nas ruas do Rio de Janeiro **na semana que precedeu o marco da pandemia já era de 55% da frota determinada**, enquanto as normas da Prefeitura determinam que haja pelo menos 80% dos veículos em circulação e 20% em reserva técnica. Portanto, **a mera retomada aos padrões observados em março de 2020 já não seria o bastante**. É preciso garantir não 40%, mas pelo menos 80% da frota nas ruas, com a oferta do serviço que garanta aos fluminenses o direito contratual e constitucional ao transporte. **A média de oferta de ônibus em circulação, em um ano de pandemia, foi a metade da prevista em contrato.**

GRÁFICO 3. PERCENTUAL DA FROTA EM CIRCULAÇÃO EM RELAÇÃO AO TOTAL DETERMINADO, NO MUNICÍPIO DO RIO.



FONTE: CASA FLUMINENSE A PARTIR DE DADOS DA SMTR.

GRÁFICO 4. LINHAS DE ÔNIBUS REGULARES FORA DE CIRCULAÇÃO NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO.



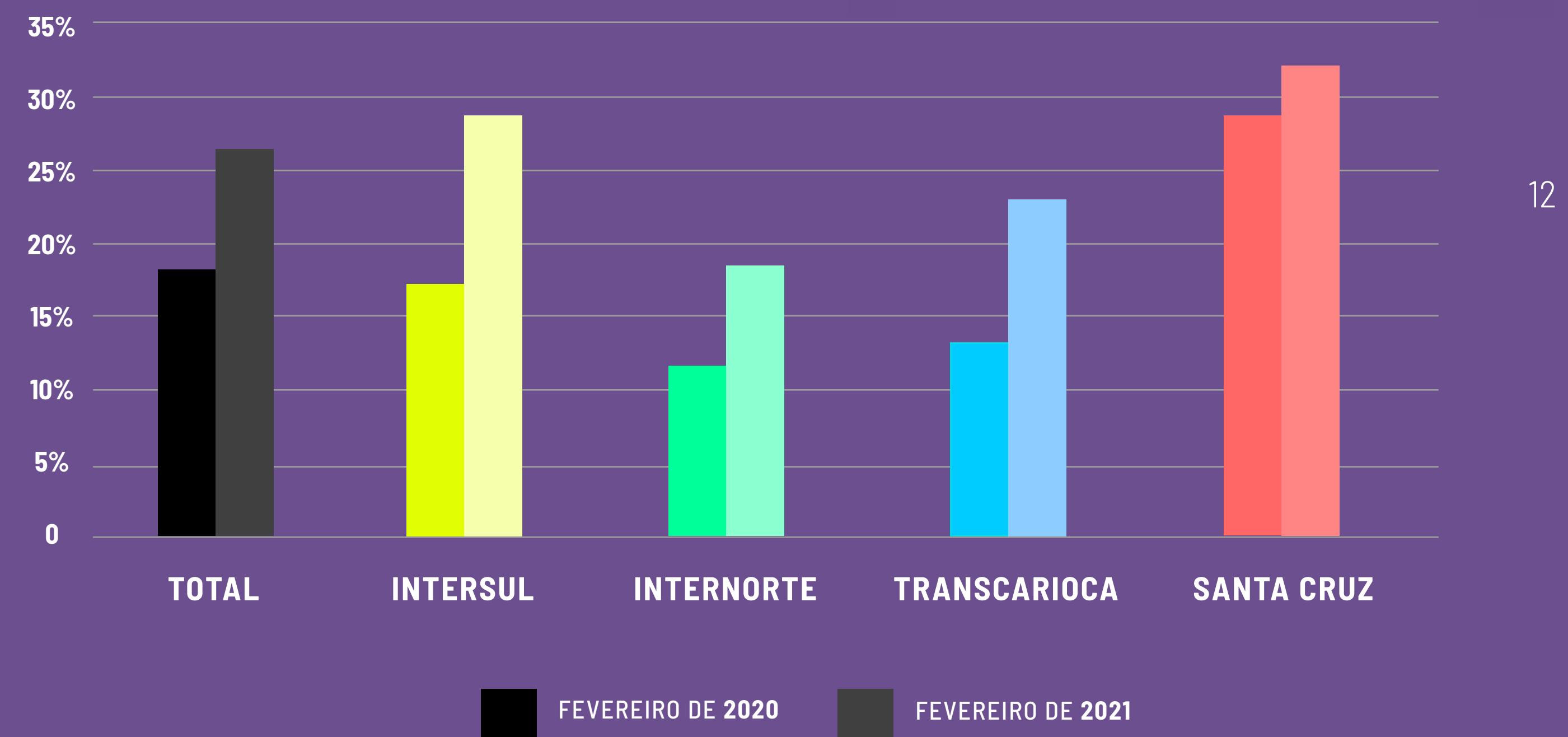
FONTE: CASA FLUMINENSE A PARTIR DE DADOS DA SMTR.

Até agosto de 2020, apuração dos telejornais “Bom dia Rio”, “RJ1” e “RJ2” indicava o sumiço de 153 linhas de ônibus. Sendo que dessas linhas, 146, de acordo com o levantamento dos usuários, indicavam problemas no itinerário. Em resposta às denúncias, a Prefeitura criou um comitê executivo para resolver o sumiço das linhas de ônibus. Segundo o levantamento da Casa Fluminense, até fevereiro, 118 linhas seguiam fora de circulação. A investigação sobre o sumiço das linhas de ônibus vem sendo conduzida pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ), por meio das Promotorias de Justiça de Tutela Coletiva do Consumidor, que recebe reclamações/denúncias do sumiço das linhas através da plataforma **Consumidor Vencedor**, a qual a Casa Fluminense já utilizou também para **denúncias sobre os trens metropolitanos**.

Com a mudança na gestão da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, a equipe da Secretaria de Transportes identificou 40 linhas de ônibus prioritárias que deveriam retomar o serviço. As linhas categorizadas como de prioridade alta deveriam voltar a circular até final de março. Contudo, a antecipação dos feriados de abril e as novas restrições de circulação fizeram esse calendário ser suspenso novamente.

Como dito, sumiço das linhas de ônibus não é percebido só no município do Rio de Janeiro. Ônibus intermunicipais também deixaram de circular na Região Metropolitana após o início da pandemia. Embora os dados de GPS dos ônibus intermunicipais não sejam divulgados publicamente pelo DETRO denotando a falta de transparência sempre reivindicada ao setor. Através da imprensa e com a rede de parceiros da Casa, foi identificado que este é um problema em Itaguaí, onde a linha 570P **deixou de circular**, e em Seropédica, onde a linha 737P não está operando, apesar de determinação do órgão responsável.

GRÁFICO 5. PERCENTUAL DE LINHAS DE ÔNIBUS REGULARES FORA DE CIRCULAÇÃO NO MUNICÍPIO DO RIO.



FONTE: CASA FLUMINENSE A PARTIR DE DADOS DA SMTR.

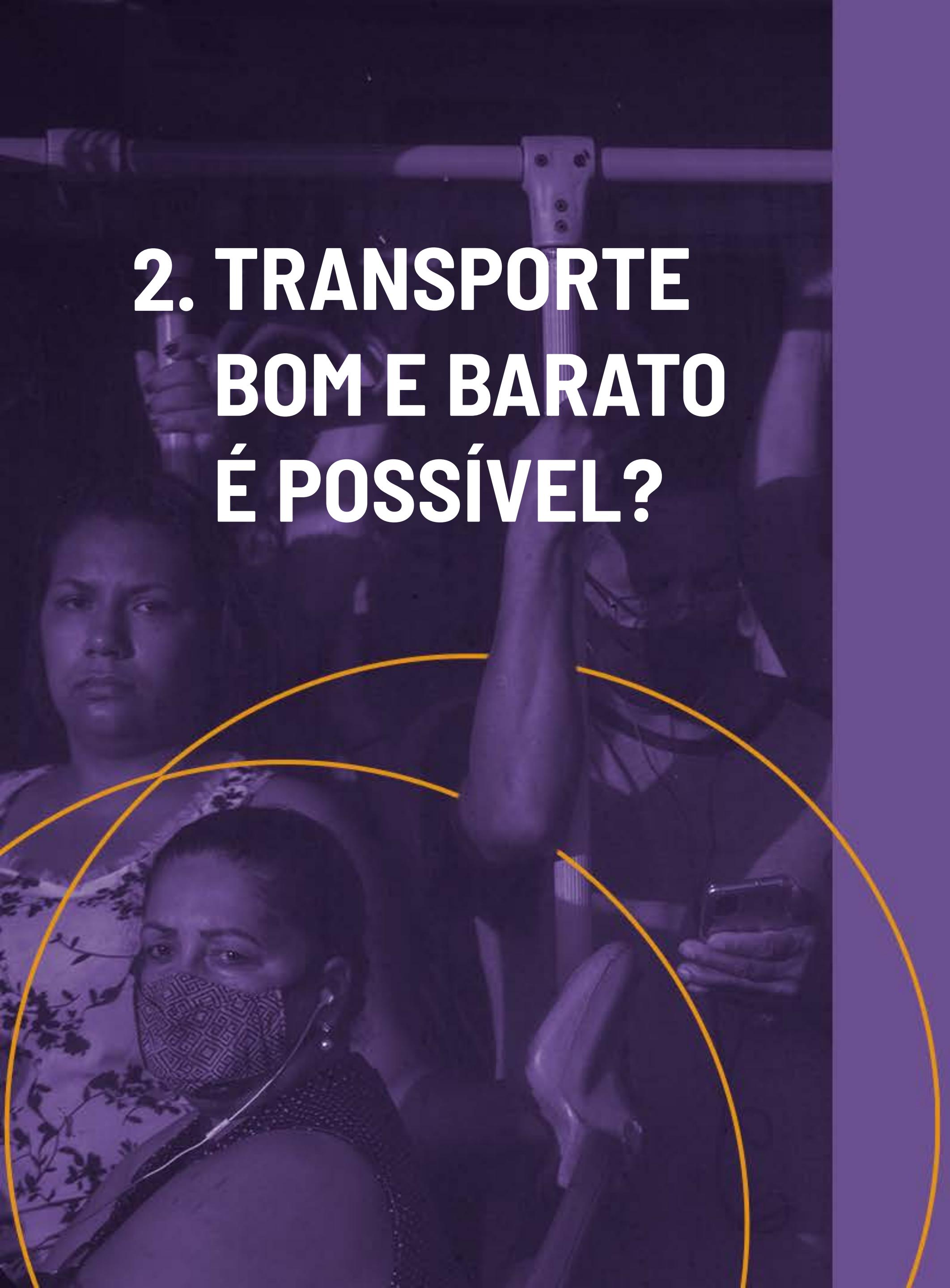
No período comparativo de 12 meses de pandemia é possível observar uma redução considerável na frota disponibilizada pelas empresas, em circulação na cidade. "O presidente do Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro, Sebastião José, afirma que a demissão de motoristas impactou na diminuição da frota nas ruas. Foram mais de 5.500 demissões de motoristas na capital e 2.800 condutores que fazem trajetos intermunicipais, em empresas com sede na cidade" cita José, em **entrevista**.

**Em números absolutos,
em fevereiro de 2020
eram 81 linhas fora de
circulação, um ano depois,
em fevereiro de 2021 eram
118. No total, 37 linhas de
ônibus regulares sumiram
em 12 meses de pandemia.**



81 LINHAS DESAPARECIDAS
EM FEVEREIRO DE 2020

118 LINHAS DESAPARECIDAS
EM FEVEREIRO DE 2021



2. TRANSPORTE BOM E BARATO É POSSÍVEL?

Em 2020, a Casa Fluminense lançou a 3^a edição do Mapa da Desigualdade. Nesta publicação, identifica-se que há moradores na Região Metropolitana do Rio de Janeiro que gastam mais de um terço da sua renda mensal ao precisar pagar duas passagens de ônibus municipais em todos os dias úteis. No eixo Habitação e no eixo Emprego, capítulos imediatamente anteriores ao eixo de Transporte na publicação, problematiza-se que o local de moradia e o local de trabalho das pessoas são muito afastados, têm CEPs muito distintos.

Assim, na periferia da metrópole, especialmente na Baixada Fluminense, Oeste e Leste Metropolitanos, as desigualdades na distribuição de oportunidades obrigam os moradores a realizar cus-

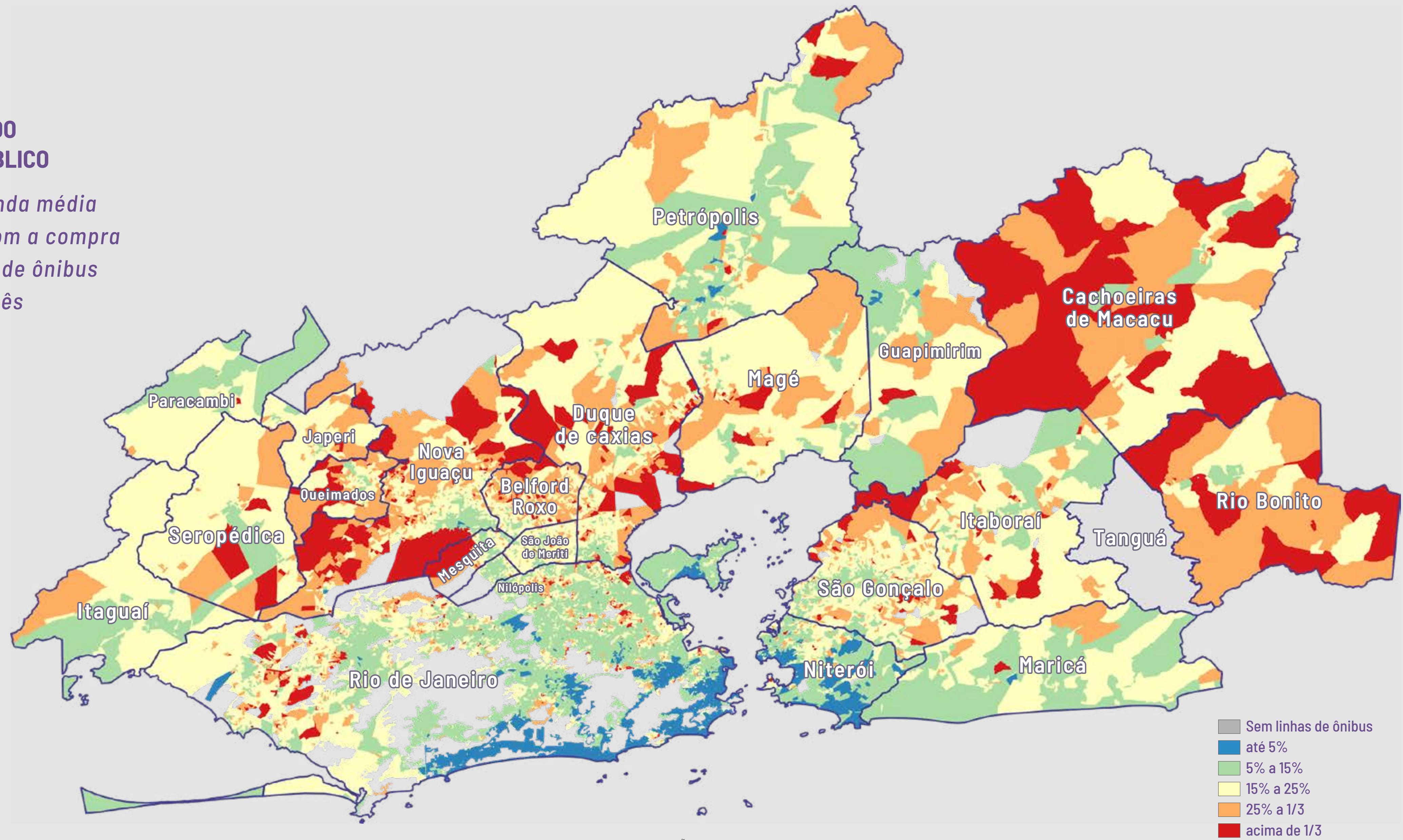
tos deslocamentos e, com frequência, atravessar limites municipais para acessar seus direitos em outras cidades. Assim, o peso efetivo da tarifa é ainda maior nas periferias onde há menor oferta de serviços, já que seus moradores precisam de meios intermunicipais não só para acessar o trabalho, como para ir ao médico, à faculdade, às compras ou buscar lazer.

Isso sem falar do tempo gasto e dos obstáculos estruturais que envolvem tais deslocamentos, como o racismo e o machismo, os quais encontram indicadores que medem as violências sentidas pela população negra e pelas mulheres cis e trans, na íntegra do **Mapa da Desigualdade 2020**.

MAPA 1.

PESO DA TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO

*Percentual de renda média
comprometido com a compra
de 44 passagens de ônibus
municipais por mês*



Na atualização dos indicadores, o município de Maricá apresenta uma exceção paradigmática nesta mesma Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Desde março de 2021, todas as linhas de ônibus municipais são operadas pela Empresa Pública de Transportes (EPT), com tarifa zero para o passageiro. A empresa municipal administra também as bicicletas compartilhadas que rodam na cidade, onde vivem aproximadamente 165 mil habitantes.

São experiências emblemáticas como essa, que podem servir de exemplo para a estruturação de uma nova lógica do sistema de transportes como um todo. O Mapa a seguir, apresenta um quadro de uso do modal cicloviário e dos deslocamentos a pé. Estes dois,

de forma exclusiva, são realidades únicas de boa parte dos moradores e moradoras da metrópole fluminense, não somente por serem meios de transporte que não agridem o meio ambiente, não emitem poluentes, mas sobretudo pelo custo-benefício que os usuários têm usando as pedaladas ou as caminhadas como principais meios, frente às caras tarifas pagas nos demais modos. Infelizmente um indicador importante, retirado do último PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano, de 2012, mas que se mostra defasado, o que indica a falta de dados do setor de transportes, do estado do Rio de Janeiro e do país, como um todo.



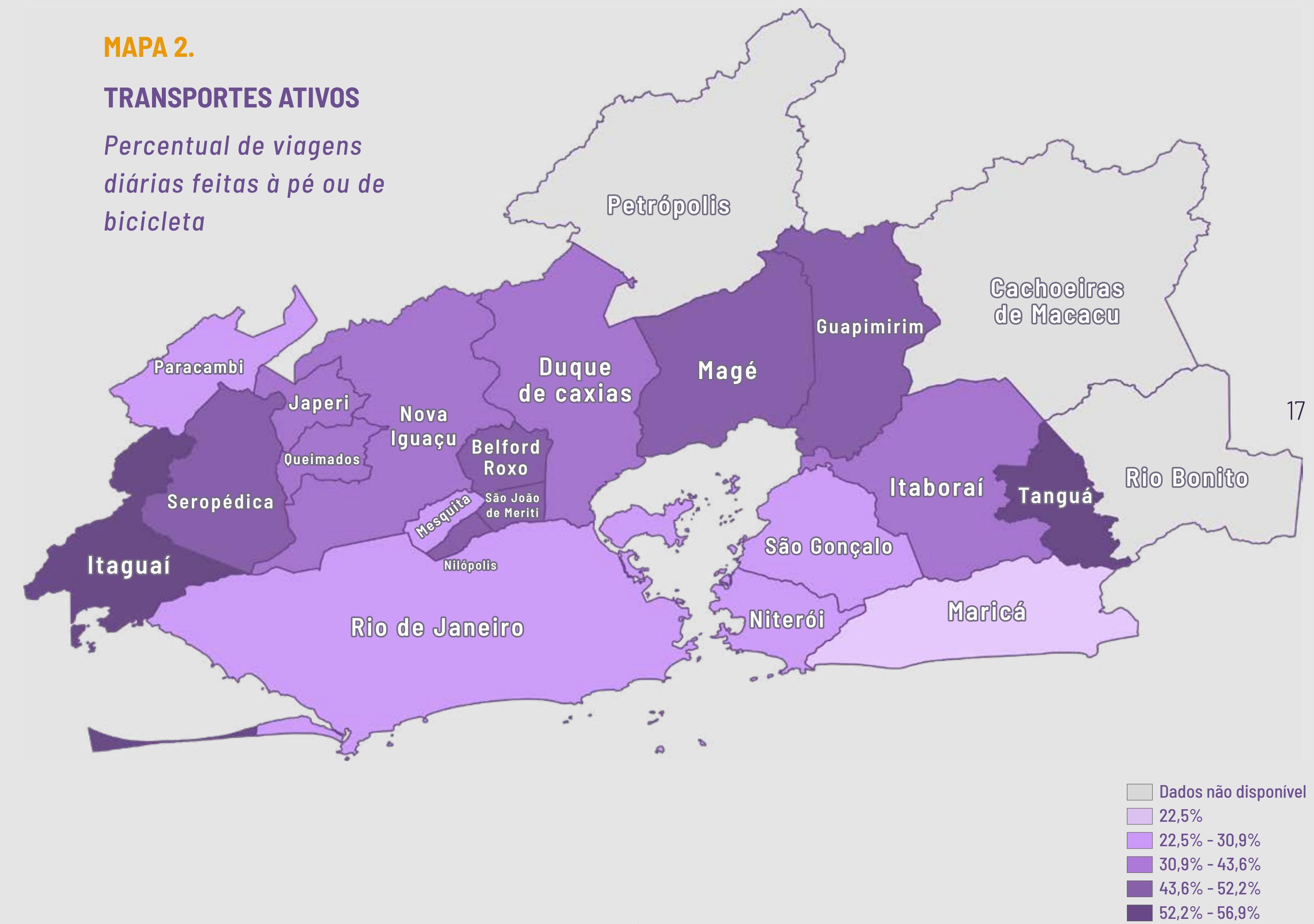
INTEGRAÇÃO FÍSICO - TARIFÁRIA

Nesses sentidos, uma das políticas públicas mais defendidas e que beneficiaria em muito a população da RMRJ é **integração físico-tarifária**. Infelizmente também, as conexões entre os modais existentes são escassas, justamente pelo fato de operarem em regime concorrencial e sem uma coordenação metropolitana. Bicicletários públicos são poucos e os subsídios públicos para o transporte coletivo também. A experiência mais próxima que temos de integração tarifária é o **Bilhete Único**, que permite o uso de dois ônibus com apenas uma passagem, mas também uma raridade na RMRJ. Apenas Rio de Janeiro, Niterói e Petrópolis oferecem o benefício, justamente as três cidades com mais alto poder aquisitivo, como mostramos no Mapa 1. O peso da tarifa é muito alto nas periferias.

MAPA 2.

TRANSPORTES ATIVOS

Percentual de viagens diárias feitas à pé ou de bicicleta



FONTE: CASA FLUMINENSE A PARTIR DE DADOS DO MAPA DA DESIGUALDADE 2020 – REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO.



3. AÇÕES E REAÇÕES NA REGIÃO METROPOLITANA

Olhando para a Baixada Fluminense, em Queimados, um dos municípios em que a população mais sente o peso da tarifa dos ônibus no bolso, a turma do 1º Curso de Políticas Públicas e Militância Digital proposto pela Ampara em parceria com a Casa, com aulas na Golfinhos da Baixada e a presença de membros da Pedala Queimados e do Bxd_Qm2, fez história. A partir dos alunos e alunas foi proposta uma lei de iniciativa popular para que fosse unificada a tarifa no município e garantisse o benefício da integração, assim, a campanha “Queimados Integrada” vem chamando a atenção para a necessidade de reduzir esse gasto com transporte, que supera o gasto com alimentação, segundo a **Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2019**.

Esse grupo inclusive é responsável pela entrega de milhares de cestas básicas para os queimadenses mais necessitados durante a primeira onda da pandemia. É durante ela também que a história continua a partir de **Agenda Queimados 2030** que contempla esta iniciativa e outras propostas para mobilidade e outros eixos temáticos pelo desenvolvimento sustentável do município, a superação da violência e a promoção do direito à cidade. Mobilização parecida também acontece na vizinha Japeri, ponta do ramal do trem de malha de Dom Pedro II, é **Agenda Japeri 2030**, que vislumbra uma cidade mais humana e mais sustentável.

Assim como Queimados e Japeri, outros tantos municípios da Baixada lidam com o monopólio de determinadas empresas e famílias que dominam o serviço de ônibus, mas tem no trem uma alternativa de transporte de alta capacidade para o deslocamento. E aí a situação se agrava com o reajuste anual do transporte sobre trilhos, proposto em fevereiro numa prática que remete à lógica perversa do setor, de ser financiado pela tarifa.

Em um ano de pandemia, a Agência Reguladora dos Transportes (AGETRANSP) autorizou um aumento de até 26% nas tarifas dos trens da Supervia. Uma articulação envolvendo a Casa Fluminense e diversos coletivos, organizações, movimento estudantil, sindicatos, mandatos parlamentares e defensoria pública criou o **Movimento contra**

o aumento da passagem com o objetivo de denunciar e barrar o reajuste abusivo. Depois de uma série de atos, panfletagens e denúncias em diversas mídias e negociações conseguiram uma vitória ao reduzir o aumento que seria de R\$ 1,20, mas ficou em R\$ 0,30.

Para retomar o ponto inicial e mostrar que a discussão não começa na pandemia temos os casos emblemáticos na Zona Oeste do Rio, também servida pelos trens, que já havia perdido diversas linhas com destino ao Centro da capital, a 368 - Conjunto dos Palmares/Tiradentes; 380 - Conjunto São Fernando/Tiradentes; 390 - Sepetiba/Passeio] que haviam deixado de circular desde meados da década de 2000, substituídas por serviços que só chegam até a estação de Metrô de Coelho Neto.



Como não há integração tarifária entre ônibus e Metrô nestas linhas, o custo para chegar ao Centro do Rio, que concentra a maior parte das oportunidades na metrópole, é ainda maior. E ainda assim, mesmo sem integração e no meio de uma crise socioeconômica, surge o anúncio de mais um reajuste abusivo, dessa vez do Metrô. O **Movimento contra o aumento** entra em cena e ajuda a adiar a decisão de revisão tarifária por um mês para negociação.

TARIFAS EM VIGOR E PREVISÕES DE REAJUSTE



TREM
de R\$ 4,70
para R\$ 5,00



METRÔ
de R\$ 5,00
para R\$ 6,30*
previsto para abril,
ainda em negociação



BARCAS
de R\$ 6,50
para R\$ 6,90

Em meio à pandemia o que vemos é transporte caro, ruim, inseguro e sujo, o contrário do que espera-se. Sujo pela falta de higiene, pela emissão de poluentes e pelas práticas de corrupção que historicamente assolam o sistema e o bolso do trabalhador e da trabalhadora. E mais do que nunca, as já naturalizadas superlotações expõem os usuários do sistema à contaminação pela COVID-19, sem falar do calor, do mal estar generalizado e do explícito desrespeito pelo bem-estar e pela vida.

21

IMPORTUNAÇÃO SEXUAL

A superlotação dos transportes públicos, ainda penalizam mais as mulheres que se tornam alvos acessíveis aos abusos e importunação sexual. Mais um ambiente das cidades que expõem mulheres cis e trans à violência cotidiana. O Mapa da Desigualdade havia trazido a questão quando mostrou a incidência de casos nos 22 municípios, através de dados do Instituto de Segurança Pública do Rio de 2018. Foram considerados os seguintes crimes: assédio sexual, ato obsceno, constrangimento ilegal, estupro, importunação ofensiva ao pudor e tentativa de estupro.

Salienta-se que “a ausência de canais de apoio e denuncia, as longas esperas nas estações e a superlotação são problemas estruturais na oferta dos transportes públicos, que expõem a invisibilidade do planejamento do setor para questões de gênero” (Mapa da Desigualdade 2020). Propõe-se a construção de “protocolos operacionais para situações de violência no sistema de transporte, investindo na formação antirracista e antissexista dos profissionais responsáveis pela segurança, operação e produção de registros do caso de violação de direitos” (Agenda Rio 2030).

Em resposta, a prefeitura do Rio criou o **Programa Permanente de Prevenção e Enfrentamento ao Assédio** no Transporte Público. Resultado de um trabalho conjunto entre as secretarias Especial de Políticas e Promoção da Mulher (SPM-Rio), Municipal de Transportes (SMTR) e de Governo e Integridade Pública (Segovi), em parceria com o Departamento Geral de Polícia de Atendimento à Mulher. As vítimas poderão reclamar sobre situações de assédio pelos canais da Central de Atendimento ao Cidadão, no telefone 1746, ou por mensagem no aplicativo WhatsApp (21) 3460-1746, ou pelo Facebook Messenger, no link [Facebook.com/Central1746](https://www.facebook.com/Central1746).

HOMICÍDIOS CULPOSOS NO TRÂNSITO

22

Ainda dentro do tema de Violência e Mobilidade Urbana, em consulta à Base de Dados do Instituto de Segurança Pública, solicitado no dia 06/04/21, foram identificados 1264 Homicídios Culposos de Trânsito no ano de 2020 (atropelamento, capotagem, colisão com ponto fixo, colisão do veículo e queda do interior de veículo). Dentre estes, são 741 vítimas categorizadas como pretos e pardos com média de 40,5 anos e 402 vítimas brancas com idade média de 46,2 anos. Apesar de os dados obtidos nesta consulta não qualificarem o local de ocorrência do acidente – se ocorreram em transportes públicos ou não –, percebe-se, tal como exposto no Mapa da Desigualdade (2020), que a maioria das vítimas são negras.

4. FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE



Nas duas campanhas realizadas pela Casa contra o aumento do preço da passagem, ficou evidente que a crise sanitária e socioeconômica em que se vive torna a questão ainda mais complexa. A imobilidade urbana que resulta da impossibilidade de pagamento dos bilhetes reforça a necessidade de garantia da oferta dos serviços e, sobretudo, de revisão do modelo e da lógica de financiamento do sistema.

Nunca houve transparência nos dados do custo geral dos transportes e custo de manutenção da frota, bem como gastos em combustível e outras rubricas. Quando alguma apuração das planilhas é possível, encontramos as mesmas empresas dominando toda a cadeia produtiva do setor, autofinanciando seus negócios. A chave da discussão está aí: Transporte não é mercadoria, é um direito.

LEIA MAIS EM:

PANDEMIA EXPÕE FALHAS NO FINANCIAMENTO E AMPLIAM PROBLEMAS DO TRANSPORTE NO BRASIL.

ACESSE AQUI

MUITO ALÉM DA TARIFA, DEBATES SOBRE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE ABREM CAMINHO PARA GARANTIA DO ACESSO.

ACESSE AQUI

23



Há dois anos, a **Casa Fluminense** participava do **Projeto MobCidades**, puxado pelo **INESC** de Brasília, com diversas organizações da sociedade civil espalhadas pelo país, elaborando orçamentos temáticos para a mobilidade e consolidando um estudo sobre o Financiamento extra-tarifário da operação dos serviços de transporte público urbano no país, que pode ser acessado [aqui](#).



De 2009 a 2019, ano do último estudo sobre financiamento, alguns poucos debates e pesquisas alcançaram esse tipo de reflexão. Retomando o ponto levantado na seção 2, sobre integração físico-tarifária, a Lei do Bilhete Único do Rio de Janeiro, Lei 5.628, de 29 de dezembro de 2009, é importante para a discussão por trazer nela não só a proposta de subsídio na tarifa, como a estruturação do Fundo Estadual de Transportes e a previsão dos recursos financeiros que o comporiam.

Como dito, o setor de transporte opera numa lógica que mercantiliza o serviço público, quando operado por empresas privadas que não são reguladas em virtude do benefício ao usuário e sim de interesses privados. Pagar por passageiro, faz a empresa depender de lotação nos ônibus para manter o serviço. Entretanto, pagar por custo, estimularia a qualidade, sobretudo quando é possível fiscalizar as operações com GPS e outras ferramentas de controle. Com a Lei 12.587 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fica promulgada nacionalmente a busca por novas lógicas para o sistema de transportes no país, sobretudo no que diz respeito ao planejamento, orçamento e à execução.

No ano seguinte, 2013, ano das manifestações, que tiveram como tema disparador as tarifas, o IPEA consolida um **estudo** que propõe alternativas ao financiamento do sistema, que fora atualizado em parte pelo Projeto MobCidades, em 2019. Nestes textos, a discussão é trazida a partir de diagnósticos e sobretudo propostas de fontes de recursos para que se garanta o direito ao transporte, à cidade e à vida. As “reformas tributárias” que são indiretamente propostas têm o objetivo de tornar menos regressiva a composição da taxação do setor transporte, dirigindo recursos dos modais individuais motorizados, que geram externalidades negativas (óbitos, poluição, etc) para aqueles que são públicos e coletivos.

Entre possíveis fontes nacionais, estaduais e municipais, entre estado e sociedade, estão colocadas em debate para composição dos Fundos de Transportes:

[] Dotações específicas para o setor, previstas na legislação orçamentária dos entes federados e créditos extras de cada exercício. Doações, auxílios, convênios, rendimentos financeiros, contribuições, subvenções, transferências e legados de pessoas físicas e jurídicas e de organizações nacionais e internacionais, governamentais e não governamentais.

[] Taxação progressiva do uso de transporte individual motorizado: Aquisição, propriedade e exploração dos veículos, taxa sobre o consumo de combustíveis fósseis (CIDE etc); cobranças pelo uso do espaço urbano (estacionamento, pedágio).

[] Contribuições de proprietários de imóveis comerciais localizados em áreas dotadas de transportes públicos de alta capacidade: Receitas de comércio, serviços, publicidade, PPP, etc. O IPTU, as operações urbanas, contribuições de melhorias ou taxa sobre vagas privadas de grandes empreendimentos imobiliários.

BOX - LICITAÇÕES

Pensando cada vez mais na governança da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e na integração de pautas com as demais esferas nacionais, é preciso avançar a discussão da mobilidade urbana de uma agenda local para demais entes federativos: estado e governo federal. Por tudo que foi dito nas seções anteriores, uma **coordenação metropolitana** do sistema de transportes, com **participação e controle social** previstos a partir de **Conselhos, Planos e Fundos** é imprescindível.

No Rio de Janeiro, tanto o executivo municipal da capital como a Secretaria Estadual de Transporte têm a incumbência de **produzir licitações** para fazer com que as concessões se realizem de modo **a tornar mais efetivos os serviços públicos de transporte**, pela garantia deste que é um **direito social básico**. Seja para **tornar independente e transparente a bilhetagem eletrônica**, seja para **dar qualidade às operações** dos modais.

Faz-se necessária **celeridade nos processos licitatórios**, aguardados há anos. Alguns projetos de lei com essa pauta já tramitam pelas casas legislativas e a intervenção do BRT está em curso, portanto, esse **box visa sugerir pontos-chave** que não podem ficar de fora nas aberturas de licitação que apontam no horizonte do setor.

PARA TANTO RECOMENDA-SE:

1 **Separação, isenção e a lisura entre os concorrentes**, para que as contratações sejam realizadas no sentido de prover as **melhores contrapartidas para os passageiros e passageiras, com justiça e dignidade**. Com prazos coerentes com as atividades e margens de remuneração adequadas, atualização de parâmetros veiculares e renovação da frota, principalmente considerando veículos de zero emissões. Contratos menores e separados de frota, de operação e de manutenção da infraestrutura, mais baratos e mais transparentes e evitar que uma empresa concentre todo o serviço.

2 **Monitoramento e gestão** atravessados **pelas perspectivas de raça de gênero e busca pela paridade** nas empresas e entidades deliberativas. Caso os poderes executivos passem a internalizar parte ou a totalidade das atividades propostas em cada processo licitatório, que sejam **medidas de Estado** e não de governo. De modo geral, pressupõe-se que haja **transparência ativa e passiva**, além de instrumentos instituídos para a **participação e controle social**, como **consultas e audiências públicas** que sejam inerentes à execução, como prevê a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

3 Por fim, fatiando o box para fechar e apontar para os **BRTs**, diretamente: Licitação 1, para a Bilhetagem: Metas de transparência e **Dados abertos**. Licitação 2, para a Operação: **Metas de efetividade, social e econômica**. Licitação 3, para a Frota: Metas ambientais de redução de emissão de poluentes.

CONSIDERAÇÕES

A proposta do estudo foi mostrar que a lógica do sistema de transporte pode e deve ser diferente. Mais do que nunca, a superlotação, que é cotidiano nos meios de transporte públicos, coloca em risco a segurança e a vida das pessoas. Diante de toda a tragédia da pandemia, o usuário de transporte público vem sendo muito afetado justamente pelo modelo perverso de prestação de um serviço público que tem levado à morte funcionários e passageiros.

Em todas as seções, o Relatório De Olho no Transporte 2 buscou salientar o quanto é emergencial agir sobre o sistema agora, recompondo a frota e contendo o aumento das tarifas, e quão estrutural é o problema. Como mostrado, o sumiço de linhas é anterior à pandemia e é consequência da constante redução da demanda de passageiros, em função da crise social, política e econômica que o país e, historicamente, o Rio de Janeiro enfrentam, dada a incapacidade de governança e de geração de emprego e renda aqui.

Frente a tudo isso, a resposta das empresas concessionárias, obviamente, é mercadológica: reduzir a oferta de ônibus, de trens, de metrôs e barcas em circulação, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro, a despeito do aumento da exposição à contaminação pelo coronavírus em veículos que transitam lotados. Não contentes, governos e empresas ainda tentam negociar o aumento das tarifas, já que o pagamento do bilhete é o único recurso que financia todo o sistema.

É necessário mudar a forma de pagamento das empresas: parar de pagar por passageiro, o que faz a empresa depender de lotação nos ônibus para manter o serviço, e pagar por custo, estimulando a qualidade do serviço. Mudar a visão sobre desenvolvimento sustentável e adotar práticas que respeitem preservem a qualidade do ar e promovam justiça socioambiental. Mudar também a forma de fiscalização do sistema, com dados abertos, uso de GPS e outras ferramentas de controle e participação social, que são pauta e propósito deste relatório.

Sugerimos para o debate alguns estudos com fontes de financiamento extra-tarifárias, como a taxa de mobilidade, cobrança pelo uso da via por veículos de aplicativos, pedágio urbano nas áreas centrais, zonas de baixa emissão de carbono que tarifam veículos poluentes, entre outras possibilidades, também expressas no documento "O carioca e o transporte na cidade", do ITDP, em parceria com a Casa e com o ICS.

Buscou-se ao longo do texto, abordar as campanhas, ações e publicações feitas pela Casa Fluminense e sua rede de parceiros, pela garantia do direito ao transporte e à vida.

FICHA TÉCNICA

PUBLICAÇÃO

PESQUISA E EDIÇÃO

Vitor Mihessen
Claudia Cruz
Henrique Silveira
Larissa Amorim
Lucas Martins

PROJETO GRÁFICO

Taynara Cabral

IDENTIDADE VISUAL

Arthures Garcia

AGRADECIMENTOS

Agenda Queimados 2030
Agenda Japeri 2030
Idec
Inesc
ITDP

LISTA DE IMAGENS

Brenno Carvalho | Capa e págs 14, 16 e 18
Fabio Caffé | Intro e págs 23 e 28
AF Rodrigues | Contra capa e pag 6
Yan Carpinter | págs 8 e 24
Larissa Amorim | págs 19

CASA FLUMINENSE

COORDENAÇÃO GERAL

Henrique Silveira

COORDENAÇÃO EXECUTIVA

Vitor Mihessen

COORDENAÇÃO DE OPERAÇÕES

Taty Maria
Larissa Cunha

COORDENAÇÃO DE INFORMAÇÃO

Claudia Cruz
Lucas Martins

COORDENAÇÃO DE MOBILIZAÇÃO

Fabbi Silva

COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO

Larissa Amorim
Luize Sampaio
Nathália da Silva
Taynara Cabral

DE
OLHO NO
TRANSPORTE

CASA

FLUMINENSE

