

Carta Idec nº 26/2020/Coex

São Paulo, 8 de fevereiro de 2021.

Ao Ilmo. Sr. Delmo Pinho, Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro

Ao Ilmo. Sr. Murilo Leal, Conselheiro Presidente da Agetransp - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

Ao Ilmo. Sr. Carlos Alberto Buss, Presidente da Central - Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística

Ao Ilmo. Sr. Antônio Carlos Sanches, Presidente da Supervia - Concessionária de Transporte Ferroviário S/A

À Ouvidoria e ao Núcleo de Defesa do Consumidor da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro

Ao Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro

Ref. Impactos negativos decorrentes do aumento abusivo do preço das tarifas do sistema de trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)

O **Idec** (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor) é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, de utilidade pública, criada em julho de 1987 e mantida por seus associados. O Idec atua em pesquisas, conscientização do consumidor, incidência em políticas públicas e ações civis públicas com a missão de promover a educação, a conscientização, a defesa dos direitos do consumidor e a ética nas relações de consumo, com total independência política e econômica.

Na área de **Mobilidade Urbana**, o Idec atua com o foco voltado para a garantia dos direitos dos usuários, com participação social plena e amplo engajamento social, buscando regulamentações que certifiquem a efetivação dos direitos dos cidadãos e garantia da acessibilidade financeira aos serviços de transporte público.





Nesse sentido, por meio deste documento, reunimos argumentos para apontar os impactos negativos do <u>reajuste de 25,5% no preço das tarifas ao usuário do serviço de trens urbanos, autorizado pela AGETRANSP</u> (Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, <u>Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro</u>). Com a aplicação do reajuste as passagens passariam de R\$4,70 para R\$5,90, o que ocorreria em prejuízo da acessibilidade financeira ao sistema e promoveria danos socioambientais irreparáveis. Diante disso, expomos nesta carta uma análise sobre o contexto de realização do referido reajuste e possíveis desdobramentos negativos para os usuários e sociedade como um todo.

Segundo a AGETRANSP, o aumento anunciado na última quarta-feira (27/02) foi realizado em conformidade com regras contratuais, que preveem o reajuste das tarifas de acordo com a variação do IGP-M (Índice Geral de Preços - Mercado). Entre as justificativas dadas pela agência reguladora para manter o reajuste, apesar do contexto social e econômico do país, está a queda da arrecadação tarifária em virtude da diminuição do número de passageiros transportados. No entanto, o órgão público não publicizou análises sobre possíveis impactos negativos decorrentes, considerando dimensões sociais, ambientais e a economia local, o que também demanda atenção com o já grave contexto de crise humanitária e sanitária de âmbito global.

Historicamente, o Brasil optou por um modelo de remuneração de empresas, públicas e privadas, que operam sistemas de transporte coletivo baseado na quantidade de passageiros transportados. Isto é, quanto mais pessoas transportadas, maior é o montante de recursos recebidos pela prestação dos serviços. Em paralelo, o poder público não participa do financiamento do sistema de transporte coletivo, o que fica à cargo das pessoas que utilizam o sistema, também algo que se repete no contrato de concessão operado pela Supervia.

O resultado dessa combinação são trens e ônibus lotados e reajustes tarifários anuais, que, ao elevar o preço da tarifa, fazem com que pessoas deixem o sistema por incapacidade de pagamento. Estudos do Ipea¹ - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada mostram que uma elevação no valor da tarifa induz a redução proporcional do número de usuários do sistema, efeito intitulado de "elasticidade-preço positiva". Além disso, desde 2013 o Ipea² busca debater alternativas de financiamento para o custeio do serviço, evidenciado os efeitos sobre a renda familiar e apontando outras fontes de receitas que podem ser utilizadas com essa finalidade.

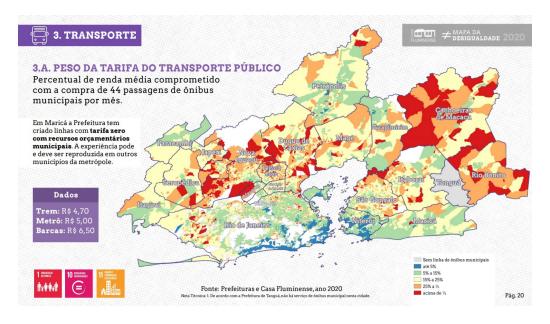
² Aspectos Regulatórios e Conceituais das Políticas Tarifárias dos Sistemas de Transporte Público Urbano no Brasil, disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6635/1/td_2192.pdf



¹ Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil, disponíevl em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/1/TD_1595.pdf



Outro estudo elaborado pela organização Casa Fluminense - Mapa da Desigualdade 2020³ - , demonstra que os custos com transporte público chegam a ultrapassar o comprometimento de ¼ da renda média dos usuários do sistema. A espacialização dos dados levantados pela organização da sociedade civil, revela que o comprometido é maior em bairros localizados na Baixada Fluminense e em municípios como Japeri, Belford Roxo e Cachoeiras de Macacu, que possuem em comum baixos indicadores de desenvolvimento social e econômico.



O peso da tarifa do transporte público. Fonte:PMRJ. Elaboração: Casa Fluminense, 2020.

Importante ressaltar que as informações do Mapa da Desigualdade têm como base dados retirados do censo demográfico realizado em 2010 e o preço das tarifas vigentes em 2020, os quais não refletem a gravidade da socioeconômica atual. Com o crescimento do desemprego, que já atinge mais de 14 milhões de pessoas e o fim do auxílio emergencial, o esperado é que o cenário seja ainda mais crítico, sobretudo frente à inação do Governo Federal que negou auxílio financeiro ao setor.

Frente a isso, entidades somam esforços para barrar a medida através do uso de evidências, como as citadas neste documento, com o objetivo de conscientizar a sociedade civil e sensibilizar tomadores de decisão. Com o intuito de contribuir com os debates sobre o tema nesta carta, e essencialmente

³ Mapa da desigualdade 2020; disponível em: https://casafluminense.org.br/mapa-da-desigualdade/



_



apontar que o aumento proposto é abusivo e não irá resolver o problema estrutural que os transportes coletivos enfrentam no Rio de Janeiro, o Idec reúne argumentos e evidências para contribuir com a construção de alternativas para a continuidade da operação dos serviços de trens urbanos no Rio de Janeiro, assim como do preço das tarifas pagas pelos usuários. Estas estão organizadas conforme os seguintes subtítulos: (i) análise de impacto social, econômico e ambiental; (ii) alternativas de governança e financiamento; (iii) participação social e (iv) conclusões e demandas.

1. Análise de impacto social, econômico e ambiental do aumento proposto:

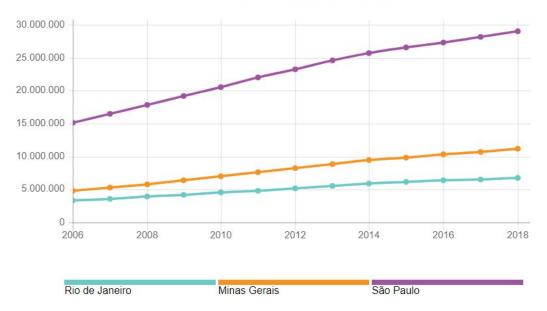
O Brasil vive um processo de transformação da mobilidade urbana, que inclui vencer as barreiras criadas por anos de políticas públicas que priorizaram o uso do automóvel. Para tanto, além do cumprimento da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei Federal 12.587/12, é imprescindível a oferta de transporte público coletivo de qualidade, integrado e acessível, física e economicamente, contribuindo para o desenvolvimento econômico, social e ambiental das cidades brasileiras.

O crescimento acelerado das taxas de motorização afeta cidades com diferentes portes populacionais, e é causa de congestionamentos, da má qualidade do ar e do aumento do número de lesões e mortes no trânsito nas áreas urbanas. É importante destacar que o Estado do Rio de Janeiro possui a terceira maior frota de automóveis do país (IBGE, 2018)⁴, somente entre os anos de 2006 e 2018, cerca de 6 milhões de novos automóveis passaram a fazer parte da frota estadual, o que representa uma taxa de crescimento de mais de 100%.

⁴ Evolução da frota de automóveis nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (2006 - 2018); IBGE Cidades: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/pesquisa/22/28120?tipo=ranking







Evolução da frota de automóveis nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (2006 - 2018). Fonte: IBGE Cidades.

Em parte, a evolução da quantidade de automóveis em circulação é resposta à baixa cobertura, à má qualidade e ao preço alto dos serviços de transporte público coletivo, o que para o setor de transporte significa a estagnação ou redução do número de passageiros. Dessa maneira, apenas as pessoas dependem dos ônibus, trem e metrô para fazer deslocamentos permanecem enquanto usuárias, o que significa em termos econômicos: perda de receitas.

Essa condição gera um círculo vicioso, pois os custos de operação passam a ser pagos por uma quantidade cada vez mais reduzida de passageiros. Por sua vez, o déficit gerado é equilibrado por meio de reajustes tarifários, que induzem a substituição do transporte público coletivo por outras alternativas de transporte ou acarretam na imobilidade de parcela da população. A imobilidade é fruto da perda de acessibilidade financeira ao sistema em decorrência da incompatibilidade entre a renda média da população e custos associados aos serviços de transporte. Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, de acordo com a Pesquisa Origem e Destino (2002 - 2003), mais de 5 milhões de pessoas não realizam viagens diárias, resultando em uma taxa de imobilidade de 46,6%.

Sobre a renda média dos usuários do sistema de trens urbanos, quando comparados aos passageiros de outros meios de transporte em circulação na RMRJ, estes possuem a menor renda média, segundo dados do PDTU (Plano Diretor de Transporte da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro). Em 2013, as tarifas do sistema de trens sofreram reajuste acima da inflação, apesar





dos benefícios tributários concedidos pelo Estado do Rio de Janeiro à SuperVia, tais como a redução da alíquota do ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços), de 30% para 6% + 1% (fundo de pobreza) para a energia de tração, com o intuito de que a o aumento com custo de energia não impactasse o valor das tarifas ao usuário.

Um importante exemplo, dos efeitos da Cláusula Sétima, do "Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão"⁵, de janeiro de 2010, que vinculou o preço das tarifas à variação do IGP-M e ausência de fórmulas paramétricas baseadas nas oscilações dos custos das operadoras.



Comparação do valor da tarifa de trem descontando inflação e valor de bilheteria (unitário), em março de 2013. Fonte: PDTU.

Ainda de acordo com dados do PDTU, o percentual de variação do preço das tarifas foi acima da inflação desde a concessão dos sistemas de transporte público coletivos aquaviários e metroferroviários, em 1998. A tarifa ao usuário do serviço de trens urbanos foi a que obteve maior variação percentual (91%), em relação ao metrô (70%) e às barcas (90%)⁶.

No Brasil, é comum que, em contratos de concessão similares ao celebrado com a SuperVia, utilize-se de índices inflacionários como o INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor) e o IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), este o índice de inflação oficial do país. Com base no preço da tarifa ao usuário praticado em 2018, aplicamos a variação da inflação medida pelos três índices

⁶ Plano Diretor de Transporte da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Relatório 4: Planejamento e Execução das Pesquisas, Parte 3: Diagnóstico da Situação atual. PDTU. Disponível em: http://www.central.rj.gov.br/PDTU/relatorios_tecnicos/relatorios_tecnicos_PDTU_2015/Relat%C3%B3rio%204%20-%20Diagn%C3%B3stico%20da%20Situa%C3%A7%C3%A3o%20Atual%20Parte%203.pdf



RUA DOUTOR COSTA JÚNIOR, 543 ÁGUA BRANCA | SÃO PAULO - SP | 05002-000 55 11 3874.2150

⁵ Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão", de 29 de janeiro de 2010 http://www2.agetransp.rj.gov.br/documents/10181/37991/8%C2%BA+Termo+Aditivo+ao+Contrato+de+Concess%C3%A3o+SuperVia+de+29+de+novembro+de+2010.pdf/598ed347-0823-4a7d-92cc-8eb7e72a4b71



(IGP-M, IPCA e INPC), a fim de avaliar qual seria o valor do reajuste segundo cada índice. O resultado está exposto na tabela abaixo, nesta é possível perceber que, caso os últimos três reajustes tarifários tivessem sido realizados com base no IPCA, em 2021, teríamos uma tarifa de R\$4,75, valor próximo ao vigente (R\$4,70).

Observamos também que o IGP-M é o índice com maior percentual de variação no período analisado, tendo acumulado variação de 37,98%, enquanto o INPC e o IPCA, respectivamente, apresentaram variação de 13,36% e 12,58%. Em termos práticos, isso está levando a Supervia a ter aumento superiores, durante a pandemia, do que outras redes de transportes pelo Brasil, demonstrando que o interesse dos atores privados têm sido sobreposto aos interesses da população, evidenciando o descompasso da política tarifária levada à cargo pelo governo estadual e a realidade da socioeconômica da população - detalhada a seguir.

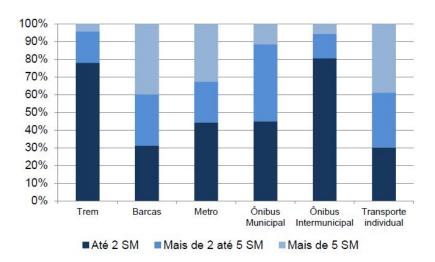
Variação do preço das tarifas segundo valor base de R\$4,20, vigente em 2018							
Índice	Valor da tarifa em 2018	Variação percentual (2018)	Estimativa do reajuste por índice	Variação percentual (2019)	Estimativa do reajuste por índice	Variação percentual (2020)	Estimativa do reajuste por índice
IPCA	R\$4,20	3,75%	R\$ 4,36	4,31%	R\$ 4,55	4,52%	R\$ 4,75
INPC	R\$4,20	3,43%	R\$ 4,34	4,48%	R\$ 4,54	5,45%	R\$ 4,79
IGP-M	R\$4,20	7,54%	R\$ 4,52	7,30%	R\$ 4,85	23,14%	R\$ 5,97

Variação do preço das tarifas segundo os índices inflacionários: IGP-M, IPCA e INPC. Fonte: IBGE, Fundação Getúlio Vargas, SuperVia. Elaboração: Idec, 2021.

Esse resultado é ainda mais alarmante à luz de dados sobre a renda média dos usuários do segundo meio de transporte, que revelam que o usuário do sistema de trens urbanos possuem o menor padrão de renda médio. Aproximadamente, 80% dos passageiros transportados possuem renda média de até 02 salários mínimos, enquanto no metrô e nas barcas o percentual de usuários com mesmo perfil de renda é, respectivamente, cerca de 45% e 30% do total de usuários.







Tipologia de renda por modo de transporte (motivo trabalho). Fonte: PDTU

A partir desses dados é possível afirmar que é a população mais pobre é a principal responsável pelo custeio da operação dos serviços de trens urbanos da RMRJ, que apesar de arcar com os altos e crescentes custos do sistema, recebe em troca padrões de serviço de baixa qualidade. Por exemplo, vagões circulando com lotação máxima, longos períodos de espera nas plataformas, problemas técnicos e outras condições que inclusive significam risco à vida. Segundo dados preliminares do DATASUS, organizados no Mapa da Desigualdade 2020, 42,5% das mortes causadas por atropelamentos ferroviários no Brasil, em 2018, ocorreram na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (91 casos), 82,4% delas eram pessoas negras (pretas e pardas).

Nota-se então, que o custo da tarifa é um elemento altamente sensível para o usuário de transporte coletivo e tem gerado exclusão de passageiros e perda de receita no sistema. Ainda, este impacto é agravado por se tratar de um sistema de transportes usado majoritariamente por pessoas de baixa renda que está sendo profundamente impactada pela crise social e econômica imposta pela pandemia. Por estes motivos, consideramos que é injusto e incorreto que o déficit esperado pelo setor de transportes seja inteiramente custeado pelos usuários e este impacto econômico deva ser seriamente considerado na decisão do valor da tarifa pública a ser cobrada dos usuários.

2. Alternativas de governança e financiamento





É consenso entre pesquisadores e gestores públicos que a falta de articulação, diálogo e planejamento integrado entre os entes federados é causa de ineficiências e perdas econômicas na prestação de serviços públicos. O que de acordo com o PDTU, "contribui fortemente para a falta de integração física, operacional e tarifária entre os modos, prejudicando a eficácia geral da oferta de transportes para atender à demanda, aumentando os custos econômicos urbanos e diminuindo a qualidade de vida da população, além de aumentar as despesas das empresas por maiores custos com seus empregados e perda da produtividade do trabalho."

Por exemplo, recentemente, o município do Rio de Janeiro anunciou que não fará reajustes tarifários em 2021, em respeito ao parecer do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, que acusou irregularidades nos contratos de concessão do sistema de ônibus urbanos. Mediante o aumento, atuais passageiros do sistema de trens urbanos podem substituir o transporte sobre trilhos pelo transporte sobre pneus, mesmo que ao custo de tempos maiores de viagem e aumento do número de baldeações. O que também significa a perda, ainda maior, de competitividade de preço do sistema de trens urbanos, que já é afetada pela baixa qualidade do serviço prestado aos usuários.

Isso, certamente irá agravar ainda mais o contexto de perda de passageiros, além de contribuir para o aumento da demanda dos ônibus urbanos municipais, que, em tempos de emergência sanitária, significa o aumento da lotação dos ônibus e exposição da população à situações de risco de infecção pelo novo coronavírus. Dessa maneira, a elevação do preço das tarifas dos trens urbanos e a manutenção do financiamento exclusivamente tarifário, contribuirá com o agravamento do cenário descrito e levará o setor ao colapso.

É importante lembrar que a PNMU, com base no princípio de modicidade tarifária, aponta para o aumento da participação de setores beneficiados pela existência de sistemas de transporte coletivo, tais como: pessoas que utilizam meios de transporte individuais motorizados; o setor produtivo; e proprietários de imóveis valorizados, pela proximidade com estações de metrô e trem e corredores de ônibus. A partir da destinação de receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais" para o financiamento do sistema de transporte (artigo 9º, inc. V, PNMU).

No que diz respeito ao financiamento do sistema de transporte na RMRJ, o PDUI (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado) aponta o sistema de transporte público coletivo metropolitano carece de fontes de receita extratarifárias, condição que gera falta de fluxo e sustentabilidade no financiamento do sistema na RMRJ. A ação específica prevista no PDUI - "Criação de fontes de financiamento contínuo para transportes públicos na RMRJ" (Nº. EM 19) -, indica como alternativa a destinação de subsídios cruzados para o financiamento do setor, a partir da taxação e tributação do uso do transporte individual motorizado, leia-se: carros e motos.





Utilizando de exemplos internacionais, o Congresso dos Estados Unidos, em 2020, aprovou a destinação de R\$5,1 bilhão de dólares para a *National Railroad Passenger Corporation* (Amtak) empresa estatal de transporte ferroviário de passageiros⁷. Esse exemplo ressalta o papel do poder público para a construção de soluções alternativas ao aumento.

É importante destacar que, em maio de 2020, o Projeto de Lei 2.501/2020 foi retirado da pauta da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), a proposta do governo instituía um auxílio financeiro emergencial ao setor durante o estado de calamidade pública em função da pandemia do novo coronavírus. Os recursos seriam destinados aos sistemas de trens, metrô, barcas e de ônibus intermunicipais, a partir de três formas: ressarcimento de déficits entre custos de operação e receita tarifária, antecipação do pagamento do subsídio do Bilhete Único Intermunicipal e antecipação do pagamento de isenções tarifárias.

Na ocasião, o poder executivo reforçou a importância do projeto para ressarcir perdas e manter a operação dos serviços de transporte coletivo, assim como a necessidade de melhorias no projeto apresentado, em vistas de apontamentos de alguns parlamentares que indicaram a necessidade de detalhamento de fontes de receita e de inclusão de contrapartidas para o acesso ao benefício.

A importância do auxílio é indiscutível frente aos problemas que acumulam-se desde então, cuja interrupção dos serviços prestados aos usuários e empregos perdidos são as principais expressões. Mas, é fato que são necessárias contrapartidas das concessionárias, a fim de que o investimentos público no setor sejam revertidos em melhorias para a população, por exemplo através do comprometimento com o fim da superlotação, garantia de distanciamento social nas áreas de embarque e desembarque, implantação de programas de prevenção aos problemas técnicos recorrentes etc.

Ainda sobre auxílios financeiros ao setor, que pese o lamentável veto pelo Governo Federal ao auxílio que poderia vir da União, por meio do PL 3.364/20 que tramitou no Congresso Federal, o Governo do Estado do Rio de Janeiro não pode se furtar de sua função de garantir a continuidade do serviço de transporte coletivo, seguindo todos os parâmetros sanitários vigentes. Portanto, é necessário retomar as discussões entre poder executivo e poder legislativo sobre o tema.

No mais, é importante destacar que a AGETRANSP cabe, além de zelar pelo equilíbrio físico e financeiro dos contratos de concessão, "estabelecer padrões de serviço adequado, garantindo ao usuário regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas", gerará danos sociais, econômicos e ambientais para o Estado do

⁷ Congresso dos EUA aprova verba de mais de 70 bilhões de reais para o transporte público, disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2020/12/22/congresso-dos-eua-aprova-verba-de-mais-de-70-bilhoes-de-reais-para-o-transporte-publico/



_



Rio de Janeiro (Lei Estadual Nº 4555/2005, art. 4, inciso XV). Assim como a proteção dos usuários de práticas monopolistas e abusivas.

Dessa maneira, é necessário que a AGETRANSP, o Governo do Estado do Rio de Janeiro e demais órgãos públicos pertinentes, durante os diálogos anunciados na última quinta-feira (21/01), nos quais pode ser revisto o aumento de R\$1,20, levem em consideração as dimensões social e ambiental. Isso, revisitando o contrato de concessão, com atenção aos padrões operacionais previstos, e ponderando a qualidade, conforto e segurança que a empresa concessionária, atualmente, disponibiliza aos usuários.

A título de exemplo, a SuperVia acumula processos judiciais, petições e denúncias, movidas por órgãos públicos e pela sociedade civil, de diversas naturezas: <u>ausência de acessibilidade universal nas estações</u>⁸; <u>panes ferroviárias</u>⁹; <u>descumprimento de normas de segurança</u>¹⁰; <u>problemas técnicos nas composições</u>; <u>11 recusa de devolução de valor gasto com passagem após falha técnica</u>¹²; <u>agressão de passageiros</u>¹³_etc.

Apesar disso, o contrato celebrado com a concessionária em 1998, com prazo de concessão de 25 anos, foi renovado pelo governo estadual por igual período em 2010, sendo válido até 2048. É importante lembrar que prazos contratuais extensos favorecem o domínio do mercado por uma única empresa, o que ocorre em detrimento da qualidade dos serviços ao usuário, na medida que é comum a redução do volume de investimentos ao longo do tempo em decorrência da ausência de competitividade dentro do mercado.

É possível ponderar então que tanto <u>a Lei Federal vigente, quanto as propostas legislativas apresentadas, já apontam para possíveis soluções para contornar momentos de déficit no transporte coletivo, dada queda de passageiros e adoção de procedimentos de segurança e elevação dos padrões sanitários e de higienização. A própria discussão de auxílios setoriais no Congresso e na Alerj já</u>

¹³ Agência mantém multa de R\$ 150 mil após chicotadas em trem da SuperVia, disponível em: http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/10/agencia-mantem-multa-de-r-150-mil-apos-chicotadas-em-trem-da-supervia.html



⁸ SuperVia é condenada a concluir obras de acessibilidade nas estações de Riachuelo e Honório Gurgel, disponível em: http://cgj.tjrj.jus.br/web/guest/noticias/noticia/-/visualizar-conteudo/5111210/6446916

⁹ Ministério Público do Rio pede multa para SuperVia por pane ferroviária, disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-01/ministerio-publico-do-rio-pede-multa-para-supervia-por-pane-ferrovia

¹⁰ Supervia é multada em 240 mil reais por circulam com trens de portas abertas, disponível em: https://oglobo.globo.com/rio/supervia-multada-em-240-mil-pela-circulacao-de-trens-com-portas-abertas-11493132

¹¹ Justica manda SuperVia consertar sistema de ventilação em todos os trens:

https://extra.globo.com/noticias/rio/justica-manda-supervia-consertar-sistema-de-ventilacao-em-todos-os-trens-1941875.html ¹² SuperVia é obrigada a devolver dinheiro de passagem. Usuário deve ir ao Procon, disponível em:

 $https://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-obrigada-devolver-dinheiro-de-passagem-usuario-deve-ir-ao-procon-10154375. \\html$



apontam a uma solução para a crise gerada pela pandemia muito mais estável e conclusiva e que evitaria o impacto excessivo nos usuários.

3. Participação social

Ainda gostaríamos de apresentar outra falha da proposta de aumento tarifário que é a completa falta de debate ou participação social. Embora o contrato de concessão da Supervia não aborde este tema, a Lei Federal 12.587/12 (PNMU) é bastante clara na obrigação da participação social durante o planejamento, a fiscalização e a avaliação da política local de mobilidade urbana, especificando inclusive os órgãos a serem envolvidos.

O Conselho Consultivo da Câmara Metropolitana, esfera participativa que atua nas políticas públicas metropolitanas, não foi consultado sobre a proposta de aumento tarifário, além de passar por diversos problemas em sua organização. Já o Conselho Estadual de Transportes e Logística (CETL), órgão responsável por deliberar sobre a política de mobilidade metropolitana, não conta com a devida participação social em seu corpo deliberativo.

Cabe ressaltar nesse sentido também a necessidade de cumprimento do Art. 30º da Lei 8.987/95, que obriga toda concessão de serviço público a ser fiscalizada por uma comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

4. Conclusões e demandas

Conclui-se que o déficit esperado pela pandemia deve ser coberto com fontes extratarifárias sendo inviável reverter um prejuízo tão grande e claramente gerado por causa externa com a tarifa paga pelos usuários.

Dessa maneira, solicitamos que a Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro e a AGETRANSP, em reunião deliberativa que será realizada no dia 09/02, considerem as dimensões dos impactos negativos que serão desencadeados com o reajuste das tarifas ao usuário do sistema de trens urbanos da RMRJ.

Ademais, entendemos que é necessária a <u>revisão da política tarifária praticada, a fim de que esta leve em consideração o cenário de crise humanitária e sanitária pela qual passa o país e de aumento da participação do poder público no financiamento do sistema de transporte coletivo.</u>

Abaixo, elencamos solicitações e soluções que sintetizam apontamentos realizados ao longo do texto.





- Manutenção do preço das tarifas no patamar vigente, a partir da revisão de política tarifária utilizada, conforme mencionado acima, com especial atenção ao período de pandemia e impactos sanitários, econômicos e sociais decorrentes dela;
- Busca ativa pela o governo estadual de um Auxílio Financeiro emergencial ao setor de transportes coletivos, buscando a manutenção das tarifas cobradas dos usuários, em termos semelhantes ao PL 2.051, com a inclusão de contrapartidas para o recebimento do auxílio emergencial, orientadas à qualificação dos serviços ao usuário, assim como o fomento da intermodalidade e ampliação das condições de acessibilidade às estações por modos ativos (ex: a pé e por bicicleta);
- Apresentação de dados e estudos sobre os possíveis impactos sociais que o aumento da tarifa cobrada nos trens metropolitanos teriam nos usuários do sistema, e o possível desequilíbrio do número de passageiros entre os diversos modos de transportes da Região Metropolitana;
- Aumento da participação do poder público no financiamento do sistema de transporte, com a
 destinação de receitas extratarifárias, com vistas a manutenção do preço das tarifas, no curto
 prazo, e, no médio e longo prazo, redução dos preços praticados. Esta medida pode ser
 adotada através da criação de fundo metropolitano de transportes com o objetivo de melhorar
 a gestão dos recursos destinados ao transporte público e dar transparência à sua utilização.
- Abertura de um processo de debate participativo com usuários do sistema e a sociedade civil organizada sobre a política tarifária dos transportes coletivos da Região Metropolitana.

Atenciosamente,

Teresa D. Liporace Coordenadora Executiva

Rafael Calabria Coordenador do Programa de Mobilidade Urbana

Michel Roberto Oliveira de Souza Advogado do Idec OAB/SP 323.983





