

**Consulta Pública - Licitação da Operação do Sistema BRT**

Solicitante: Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor

Data: 18/03/2022

Meios de contato (telefone/e-mail): rafael.calabria@idec.org.br

#	Documento (ex: Edital, Contrato ou Anexos)	Dispositivo, capítulo, cláusula ou item (transcrever o dispositivo ao qual o pedido de esclarecimento se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo):	Sugestão / Opinião / Crítica / Esclarecimento
1	Termo de Referência	1.4. VISÃO GERAL DA CONTRATAÇÃO	A cidade do Rio de Janeiro será a primeira capital brasileira a implementar um novo modelo de negócios que separa a provisão da operação e da frota, a exemplo de outras cidades da América do Sul como Santiago e Bogotá. Consideramos esse modelo um passo extremamente importante para um modelo de gestão de mais controle e qualidade para os usuários. Iniciativas como essa são essenciais para a promoção de um controle licitatório maior no setor de transportes coletivos brasileiros. Saudamos a iniciativa e nos colocamos a disposição para ajudar a buscar soluções aos desafios que se colocarão.
2	ANEXO I.6 ESPECIFICAÇÃO DA FROTA	1. DISPOSIÇÕES GERAIS	O ponto mais crítico desta licitação refere-se a retirada da obrigatoriedade de frota elétrica para a cidade do Rio de Janeiro, o que demonstra um retrocesso no processo licitatório. Em um cenário em que a crise climática é irreversível, cada vez mais empresas e governos têm se movido para reduzir os impactos das atividades humanas no meio ambiente. Dentre as emissões de poluentes, 25% vêm do transporte, ao voltar atrás nessa decisão, estamos perdendo a oportunidade de aproveitar o modelo inédito de contratação no Brasil, para avançar na pauta da eletrificação, influenciando outras cidades a que não apenas emitam menos CO2, mas também
3	Termo de Referência	5.5. SISTEMA DE BILHETAGEM	Não fica claro como será solucionado o problema da interoperabilidade dos cartões dos sistemas de bilhetagem hoje existentes e utilizados pela população do Rio de Janeiro, dado que hoje já existem conflitos em relação as operações do bilhete único intermunicipal e municipal. É preciso haver um planejamento em comum das tecnologias e sistemas adotados pelo governo e pela prefeitura para garantir o acesso à população sem restrições aos serviços já oferecidos.
4	ANEXO I.9 RESPONSABILIDADES SOBRE TERMINAIS E ESTAÇÕES	3. SEGURANÇA (pág. 7)	Falta clareza sobre a responsabilidade na gestão e manutenção das estações.No modelo anterior, havia um problema grave de interrupção da operação (segurança patrimonial) em muitos momentos e uma falta de transparência sobre as responsabilidades de cada parte com prejuízo direto aos usuários. Há um problema de fato muito preocupante sobre a evasão e depredação das estações que continuam sobre o aspecto da falta de transparência em relação a responsabilidade das estações. É necessário adotar ações para evitar essa a falta de cobertura sobre este tema.
5	ANEXO I.5 QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO	2.1. CATEGORIAS DE AVALIAÇÃO	A cada 16 horas é registrado um caso de assédio à mulheres em algum transporte público no Rio de Janeiro, segundo matéria do Jornal Extra de setembro de 2017. É necessário que a pesquisa de satisfação avalie este aspecto Sugestão: Incluir item relativo a "Segurança contra assédio sexual e moral" na categoria de itens avaliados em "Indicador de qualidade de conforto".  Link: <a href="https://extra.globo.com/leaves-da-policia-e-cada-16-horas-rio-tem-um-caso-similar-em-de">https://extra.globo.com/leaves-da-policia-e-cada-16-horas-rio-tem-um-caso-similar-em-de</a>

6	ANEXO I.5 QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO	2.1. CATEGORIAS DE AVALIAÇÃO	De acordo com a matéria do Jornal O dia de outubro de 2021, o prefeito Eduardo Paes informa que irá ampliar o projeto BRT Rosa para todos os serviços e linhas do BRT. Importunação sexual se tornou crime em setembro de 2018, quando foi criada a Lei Federal nº 13.718/18 que criminaliza situações como contato físico sem consentimento em locais como transporte público e festas. Sugestão: o edital precisaria contemplar com mais clareza quais as políticas de gênero mais enfocadas na equidade, além do BRT Rosa, que é bastante questionável, visando coibir
7	I.9 RESPONSABILIDADES SOBRE TERMINAIS E ESTAÇÕES	4. CONSERVAÇÃO DE ESPAÇOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO	O item que aborda informação ao usuário é bastante vago. Sugerimos que as informações sobre o sistema estejam disponíveis aos usuários e usuárias nos terminais, estações BRT e veículos, além dos canais oficiais do sistema em conformidade com o Artigo 14 da PNMU. A Prefeitura pode ajudar viabilizar esse processo com a registro eletrônico dos dados da linha, bem como rastreamento GPS, como é o caso de alguns aplicativos já disponíveis. Consideramos que o usuário tem direito a informação física e estática além da digital, para que a informação esteja disponível e acessível, conforme preconiza a Lei, neste exemplo sem a intermediação de redes celulares.
8	ANEXO I.6 ESPECIFICAÇÃO DA FROTA	3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	O item que aborda informação ao usuário é bastante vago. Sugerimos que as informações sobre o sistema estejam disponíveis aos usuários e usuárias nos terminais, estações BRT e veículos, além dos canais oficiais do sistema em conformidade com o Artigo 14 da PNMU. A Prefeitura pode ajudar viabilizar esse processo com a registro eletrônico dos dados da linha, bem como rastreamento GPS, como é o caso de alguns aplicativos já disponíveis. Consideramos que o usuário tem direito a informação física e estática além da digital, para que a informação esteja disponível e acessível, conforme preconiza a Lei, neste exemplo sem a intermediação de redes celulares.
9	ANEXO I.4 DESCRITIVO DO SISTEMA BRT OU ANEXO	3.2. Características Operacionais dos Serviços	As mudanças em linhas e itinerários nos ônibus são processos naturais presentes na realidade do transporte público. Porém, apontamos que os usuários devem ser ouvidos no processo de qualquer mudança, afinal o transporte público é para os usuários e eles conhecem muito a realidade que vivenciam todos os dias. A melhor forma para sondar possíveis melhorias, diagnosticar problemas e expor determinadas mudanças é o diálogo com a população, sendo um mecanismo primordial de participação social. É importante ter atenção especial às redes especiais propostas, como fins de semana e noturno, que costumam sofrer com frequências mais baixas.
10	ANEXO I.4 DESCRITIVO DO SISTEMA BRT OU ANEXO	3.2. Características Operacionais dos Serviços	Considerando as mudanças operacionais e possivelmente de linhas que ocorrerão no início da operação deste novo serviço, sugerimos a realização de rodadas de audiências e debates para dialogar com a população sobre as novidades a serem implementadas. Para evitar as críticas ao atual modelo, que tem se mostrado muito problemático, sugerimos que seja feita algumas semanas após a implantação do novo sistema.

11	Termo de Referência	4. PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO E MONITORAMENTO DA OPERAÇÃO	<p>Sobre o aspecto concorrência, ressaltamos a importância da divisão das atividades do serviço de transportes em diferentes contratos, como está sendo feito, porém apontamos um problema neste edital de operação que pode reduzir a capacidade de concorrência. O prazo de início das operações é um período importante para empresas que forem passar a operar o transporte no Rio de Janeiro se estabelecerem na cidade e se prepararem para executar o serviço. Desta forma, um prazo reduzido acaba por favorecer os atuais operadores.</p> <p>Sugestão: Propomos que seja estabelecido um prazo um pouco maior entre a homologação do contrato e o início das ordens de serviço. Em pesquisa realizada pelo Idec identificamos que em algumas cidades este prazo chega a 180 dias, porém apontamos que um prazo de 90 dias já seria mais adequado que o atual, que prevê 60 entre a abertura dos envelopes e o início da operação.</p>
12	Termo de Referência	1. INTRODUÇÃO	<p>Acerca do prazo do contrato, entendemos que este está relacionado com o custo do serviço, com investimentos do parceiro privado, com a competitividade no serviço e com os objetivos desejados do sistema de ônibus. As produções técnicas sobre o tema indicam que prazos extensos prejudicam a qualidade do serviço, além de desestimular a competitividade. Com base nisso, salutamos a opção por prazos de contratos curtos, com intervalo de 10 anos.</p>
13	Termo de Referência	5. ATIVIDADES COMPLEMENTARES	<p>De forma complementar às ações de combate ao assédio no transporte coletivo sugerimos o monitoramento do número de ocorrências de casos de assédio e violência de gênero nos veículos operados pelas empresas concessionárias;</p>
14	Termo de Referência	5. ATIVIDADES COMPLEMENTARES	<p>O setor de transporte coletivo é um dos maiores empregadores a nível local, em cidades. Uma pesquisa da UITP revela que apenas 17,5% dos empregados no setor na Europa são mulheres. Acreditamos que seria importante o edital exigir metas progressivas de paridade de gênero na composição do pessoal das empresas, assim como exige metas ambiciosas de redução de emissões. Sugestão: Incorporar metas de paridade de gênero na composição do pessoal das empresas.</p>
15	Termo de Referência	6. MODELO DE REMUNERAÇÃO DO OPERADOR	<p>Sobre a produtividade, entendemos a preocupação em querer evitar a perda de passageiros. Porém, quando o Art. 9º da Lei 12.587/12 fala em produtividade e eficiência, precisamos entender que esses conceitos se aplicam a redução de custos com manutenção do nível de serviço.</p> <p>Sugestão: Para o completo atendimento do dispositivo legal, entendemos que a fórmula de remuneração precisa prever um elemento de busca de redução dos custos, por aumento da eficiência no uso dos insumos</p>
16	ANEXO I.8 PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO DA MANUTENÇÃO	3. AUDITORIA ANUAL	<p>Para dar mais previsibilidade à auditoria anual da frota, sugerimos que sejam adotadas datas ou meses definidos em contrato e com plena transparência, para que se evite o descumprimento ou atraso de tais revisões. Este processo também precisa ser cercado de muita participação social e transparência para auxiliar na pressão e cobrança pela realização efetividade das consequências das auditorias.</p>
17	Termo de Referência	1.4. VISÃO GERAL DA CONTRATAÇÃO	<p>Consideramos importante o contrato com as empresas de Ônibus ter referência clara ao disposto no Art. 12-C § 5º da Lei Complementar 237 de 21.</p> <p>O parágrafo diz que "As revisões ordinárias das tarifas públicas deverão ser precedidas de estudos econômicos, financeiros, de impacto social e de demanda que deverão ser apreciadas pelo Conselho do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável - CFMMUS."</p> <p>Como este item impacta diretamente as receitas dos concessionários é importante ter plena clareza desta regulamentação para evitar futuros questionamentos por parte dos concessionários.</p>