

Parecer da Comissão acerca dos estudos do BRT Transbrasil apresentados pela Sightseeing Rio Transportes de Passageiros Ltda.

Em atenção ao encaminhamento dos estudos do PMI F/SUBEX nº 01/2020 por parte da requerente Sightseeing Rio Transportes de Passageiros Ltda, a Comissão de Avaliação apresenta, resumidamente, sua análise.

Em junho de 2020, a Sightseeing realizou a entrega dos produtos finais dos estudos, constituídos pelo caderno A (considerações acerca da demanda e oferta, especificações relativas à frota, diretrizes para os serviços de operação, manutenção e sistemas de suprimento de energia, ITS e SCADA); caderno B (abordagem dos aspectos de infraestrutura e tráfego); caderno C (modelo econômico-financeiro) e caderno D (modelo jurídico).

Após a entrega dos produtos finais, a Secretaria Municipal de Transportes e a Subsecretaria Executiva da Fazenda elaboraram pareceres preliminares, que embasaram a realização de uma revisão dos estudos. Esta revisão foi entregue pela requerente em outubro de 2020, sendo distribuída para análise pelos membros da Comissão. A seguir, seguem as considerações da Comissão acerca dos estudos revisados.

A requerente atendeu aos principais apontamentos do relatório de análise no que diz respeito aos estudos de transportes, restando pendências relativas ao estudo de tráfego na Avenida Brasil e à adequação da demanda de alimentadores na Estação Fiocruz. Ressalta-se que o estudo de tráfego apresentado para o trecho Caju - Rodoviária (Caderno B) se encontra sob análise da CET-Rio. Para efeito de registro, existem ainda inconsistências pontuais observadas recentemente pela SMTR na racionalização de ônibus proposta, como a eliminação da linha 323 e sua substituição por uma remanescente da linha 324, desatendendo à demanda entre os bairros de Bananal e Ribeira. No estudo anterior essa demanda seria atendida pela remanescente da linha 910. Outra inconsistência ocorreu na eliminação da linha 303, cuja substituição foi incorretamente atribuída à linha ALBRFC02, enquanto o correto seria a linha ALBRFC03. Inconsistências essas que não afetam substancialmente os objetivos do trabalho, mas demandam a natural atualização da racionalização proposta na ocasião de sua futura implantação.

Com relação à emissão das licenças ambientais, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente informa que deverão ser futuramente requeridas as licenças referentes à utilização dos ônibus elétricos, das oficinas mecânicas, unidades de abastecimento de combustíveis e eventuais remoções de vegetação que sejam necessárias.

A requerente não atendeu aos apontamentos sobre a redação das minutas do Edital e Contrato de Concessão, uma vez que não contemplou a observação da SMTR referente a ajustes nos mecanismos de repartição do

risco de demanda e de reequilíbrio econômico-financeiro apresentados no estudo. No que se refere aos anexos sugeridos nas minutas (Caderno Técnico com os Elementos do Projeto Básico; Índice de Qualidade dos Serviços; Estudo de Viabilidade do Projeto; Aporte Público; Proposta Comercial e Plano de Negócios), eles não foram apresentados pela requerente. No entanto, os elementos para que estes anexos sejam escritos estão presentes nos estudos apresentados, à exceção do Índice de Qualidade dos Serviços.

Outro ponto de atenção são os valores das obras de infraestrutura, estimados pela requerente em R\$ 300 Milhões. Este montante parece à SMTR muito baixo, sendo que na avaliação desta Secretaria de Transportes ele pode atingir cerca de R\$ 800 Milhões. Esta diferença de avaliação está sob análise da SMIHC. Ainda nesse aspecto, cabe registrar que a requerente não apresentou os projetos básicos das obras de infraestrutura planejadas, assim como não considerou todos os apontamentos da SMTR sobre o projeto funcional do BRT Transbrasil no Centro, constantes na análise anterior. Algo que também pode ser corrigido na futura elaboração dos projetos básicos.

No Caderno C foram observadas algumas inconsistências nos custos de infraestrutura apresentados no texto e nas tabelas, decorrentes da exclusão dos valores referentes aos Terminais Deodoro, Margarida, Missões e Fundão. Não foram apresentados os custos da contratação de segurança armada privada para vigilância patrimonial. Nas despesas administrativas, diversos salários aparentam incompatibilidade com o cargo. A Demanda projetada no Caderno C sofreu grandes modificações sem justificativa detalhada da Sightseeing dos fatores que levaram a tais alterações. Por exemplo, a Demanda dos quatro primeiros meses de operação do sistema (março a junho de 2021) é cerca de 58% superior à demanda nesses meses no estudo entregue em julho.

Sobre a separação do investimento e operação do BRT entre Municipal e Intermunicipal – que estavam juntos na primeira versão do estudo – a requerente apresentou os estudos de viabilidade econômico-financeira para o negócio completo do BRT apenas no âmbito Municipal, em seus diversos arranjos possíveis. A título de informação, nas condições do PMI, a requerente mostrou que tal negócio somente se viabiliza com uma tarifa de R\$ 5,91 (cinco reais e noventa e um centavos).

Postas as observações acima, o estudo da requerente fornece subsídios à PCRJ para definir o caminho a ser adotado quanto às tarifas, tipo de concessão, tipo de tecnologia, especificidade da tecnologia, ou mesmo eventual separação do negócio em licitações distintas (ex.: obras, operação, energia), com implicações em novos arranjos jurídicos e regulatórios. Tudo isso para que se busque um Projeto viável do ponto de vista social e financeiro, tornando possível o prosseguimento de uma licitação. Ou seja, os estudos

apresentados demonstram, mesmo com as ressalvas acima, a necessidade de uma revisão completa do desenho do projeto por parte da Prefeitura.

Finalmente, existe pendente uma questão referente à participação da empresa Higer Bus Co. (Higer) na elaboração dos estudos - conforme Ofício SUBEX 286 de 21/10/2020. Embora a Sightseeing tenha afirmado que a Higer não compõe o grupo que requereu autorização para a elaboração dos estudos, em 21 de outubro de 2020 a SUBEX questionou a Sightseeing o motivo pelo qual na documentação apresentada a Higer aparece como parte do Núcleo de Direção e Representação do Empreendimento. Sem o esclarecimento e eventual saneamento dessa questão, não será possível a aprovação dos estudos.

Rio de Janeiro, 29 de dezembro de 2020.

Rubem Dario Ferman
Matrícula: 11/151.337-3

Eduardo Romano Leite Pinto
Matrícula: 11/156.858-3

Henrique Cabral Marques
Matrícula: 12/299.313-7

José Marcelo Souza Boavista
Matrícula: 60/259.165-9

Ado F. Sesti de Azevedo
Matrícula: 60/303.084-8

Daniel Cataldo Lopes Rios
Matrícula: 12/274.440-7

Giselle Klabund Ferraris
Matrícula: 60/316.281-5