



# Transportes e Trânsito

## COMISSÃO PERMANENTE DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

### ÍTEGRA DA ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM 12 DE AGOSTO DE 2025.

(Esclarecimentos a Respeito do Sistema de Transporte Público Local (STPL) e do Sistema de Transporte Público Complementar (STPC))

Presidência do Srs. Vereadores Marcelo Diniz, Presidente; e Flavio Pato, Vice-Presidente.

Às 10 horas, em ambiente híbrido, no Plenário Teotônio Villela, sob a Presidência do Sr. Vereador Marcelo Diniz, Presidente, com a presença dos Srs. Vereadores Flavio Pato, Vice-Presidente; e Poubel, Vogal, tem início a Audiência Pública da Comissão Permanente de Transportes e Trânsito, com a finalidade de discutir “OS ESCLARECIMENTOS A RESPEITO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO LOCAL (STPL) E DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COMPLEMENTAR (STPC)”.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Bom dia!

Nos termos do Precedente Regimental nº 43/2007, dou por aberta a Audiência Pública da Comissão Permanente de Transportes e Trânsito, com a finalidade de discutir “OS ESCLARECIMENTOS A RESPEITO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO LOCAL (STPL) E DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COMPLEMENTAR (STPC)”.

A Comissão Permanente de Transportes e Trânsito está constituída pelos Senhores Vereadores: Marcelo Diniz, Presidente; Vereador Flavio Pato, Vice-Presidente; e Poubel, Vogal.

Para constatar o quórum necessário à realização desta Audiência Pública, procederei à chamada dos membros presentes.

Vereador Marcelo Diniz, Presidente, presente.

Vereador Flavio Pato.

O SR. VEREADOR FLAVIO PATO – Presente.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Vereador Poubel.

O SR. VEREADOR POUBEL – Presente.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Constatado o quórum mínimo para dar início aos trabalhos, informo que a Mesa está assim constituída: Excelentíssimo Senhor Vereador Marcelo Diniz; Excelentíssimo Senhor Vereador Flavio Pato; Excelentíssima Secretária Municipal de Transporte, Maína Celidonio; Senhor Subsecretário de Transporte e Operações, Guilherme Braga de Oliveira Alves; Senhora Subsecretária de Planejamento e Concessões de Transporte, Simone da Costa Rodrigues da Silva; Excelentíssimo Senhor Secretário de Estado de Juventude e Envelhecimento Saudável, Alexandre Isquierdo – nosso eterno camarada, Vereador da Câmara e antigo Presidente desta Comissão, de quem tenho muito orgulho de ser amigo e ter aprendido muito com Isquierdo. Ele nos honra muito por participar desta Audiência Pública; e Senhor José Eduardo Alves da Silva representando a classe do STPL e STPC.

Tenho a honra de registrar as seguintes presenças: Senhor Thiago Sales Delfino, Representante da Classe STPC; Senhor Henrique Gonzalez, técnico de controle externo do Tribunal de Contas Municipal do Rio de Janeiro; Senhor William Porto, do Sindicato Rodoviário do Município do Rio de Janeiro; Senhor Guilherme Albuquerque, diretor da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos; Senhor Gustavo Santos, coordenador da Secretaria Municipal de Transporte do Rio de Janeiro; Senhora Mariana Levis, coordenadora da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro; Senhora Cristina Albuquerque, coordenadora da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro; Senhora Angela Louren-

ço, diretora suplente do Sindicato Rodoviário do Município do Rio de Janeiro; Senhor Claudio Cesar, do STPL Jacarepaguá; Senhora Lucia Maria Azevedo do STPL Jacarepaguá, AP-4; Senhor Miguel Mota, auxiliar da Coordenadoria de Planejamento Econômico da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro; Senhor Felipe Lins, chefe de gabinete da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro; Senhor Pablo Henrique Mendes, assistente de planejamento interno da Secretaria de Transportes Municipal do Rio de Janeiro; Senhora Rebeca Costa, assessora da Subsecretaria de Planejamento de Concessão de Transportes do Município do Rio de Janeiro; Senhor Gabriel Kropsch, da Associação Brasileira de Biogás; Senhora Jilena Pacheco, analista da Firjan; Senhor Antônio Bustante, vice-presidente do Sindicato dos Rodoviários Municipais do Rio de Janeiro; Senhor Nicínio Machado, presidente da FAM-Rio.

Então pessoal, vamos lá, quebrar aqui o protocolo. Eu sou bem direto, bem prático. Primeiramente, quero agradecer muito a presença da nossa Secretária Maína. Secretária, fico muito honrado de ter a senhora aqui com a gente. Antes de tudo, quero parabenizar pelo trabalho que a senhora vem realizando na Secretaria Municipal de Transportes. Sabendo que hoje, nos últimos anos, tanto a segurança pública quanto o transporte e trânsito da nossa cidade são os maiores desafios da nossa cidade, creio também do nosso Estado do Rio de Janeiro. E a senhora, com garra, juntamente com toda a sua equipe – quando eu falo o nome da senhora, eu passo os parabéns para toda a equipe da Secretaria de Transportes –, vem fazendo um trabalho de excelência na cidade.

Vir aqui presencialmente participar desta Audiência Pública como convidada é uma honra, já que a senhora foi convidada, não foi convocada, não foi nada, está aqui porque a senhora quer estar aqui. É bom deixar isso bem registrado, porque em outras audiências públicas, até mesmo que eu presidi, eu convidei outros secretários e, infelizmente, por algum motivo, o secretário não se fez presente. A nossa Audiência estava marcada para a semana passada e, por motivos de força maior, a senhora não poderia estar presente na semana passada. A senhora fez o contato comigo e prontamente atendi, pois a senhora falou: “Marcelo, eu quero participar, e na semana que vem estarei presente”. Então, quero parabenizar a senhora e agradecer a presença da senhora aqui.

Do mesmo jeito, agradeço a presença de todos os Senhores Vereadores que estão aqui presentes, na figura do meu querido amigo Vereador Flavio Pato, que é o nosso Vice-Presidente da Comissão. Passando por ele, eu passo o agradecimento ao nosso querido Vogal da Comissão, Vereador Poubel, que está com a gente de forma remota. E, claro, ao nosso querido Secretário, eterno Vereador e “eterno presidente” desta Comissão, meu amigo Alexandre Isquierdo, a quem tenho muito carinho. Honra-nos muito a sua presença aqui.

Então, quero fazer esse agradecimento a vocês e, principalmente, a toda a classe civil que está aqui à nossa frente ocupando o Plenário e as galerias. Sem vocês, nada disso aqui teria sentido. Nós estamos hoje aqui para debatermos, conversarmos e apresentarmos propostas para a Secretaria de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro, ou seja, para tentarmos, juntos, melhorar a situação do transporte e do trânsito. Tenho certeza que esta Audiência Pública será conduzida de forma tranquila, de forma clara e objetiva para que possamos, juntos, trazer o melhor para nossa cidade.

Dito isso, gostaria de passar a palavra para a nossa querida Secretária Maína Celidonio.

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – Bom dia a todos.

Muito obrigada, Vereador. É sempre um prazer estar na Casa. Então, obrigada pela presença de todos.

(Inicia-se a apresentação de slides)

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – O objetivo é a gente apresentar a nova licitação de ônibus da cidade e colher o máximo de contribuições. Acho que a apresentação já está aí.

Então, a primeira coisa: a gente está recebendo várias contribuições dessa consulta pública. Quem quiser, caso não dê tempo de responder todas as perguntas na Câmara, a gente deixa esse QR Code para as pessoas





abrirem no celular e mandarem os seus comentários. Isso também está *online* no *site* da Secretaria.

Acho que primeira coisa é a gente contar um pouco, vamos dizer assim, a triste história do sistema de transporte, que a gente está conseguindo reverter, mas que a gente teve o ápice da falência do sistema na pandemia. Quando a gente assume a gestão, nesse novo mandato do Eduardo Paes, já antigo mandato, em 2021, essa é a foto do sistema. A gente tinha somente 24% das linhas da cidade como operação regular; 18% como operação irregular, com uma frota abaixo do determinado; e 58%, quase 60% das linhas da cidade completamente inoperantes. Então, a gente tinha um apagão do sistema de transporte público na Cidade do Rio de Janeiro. São vários motivos dessa crise: uma queda de demanda que vinha desde 2015; e um golpe fatal, que foi a pandemia. Então, tivemos abandono de mais de 150 linhas e tivemos 15 empresas que encerraram suas atividades – 15 empresas de ônibus no período – e 11 que entraram em recuperação judicial. Então, um setor bastante, vamos dizer, combalido.

Em maio de 2022, a gente conseguiu fazer um acordo judicial que nos deu a possibilidade de melhorar um pouco esse sistema. Então, a gente passou a subsidiar a operação pagando pelo quilômetro rodado e, com isso, já conseguimos alguns bons resultados. A gente conseguiu aumentar 1.000 ônibus na frota; reativar 800 pontos de ônibus, onde não passava nenhum ônibus em 2021; 200 linhas foram criadas ou reativadas; 65 serviços noturnos. Então, na verdade, o que a gente pôde fazer nesse momento foi: a gente não tinha mais bairros isolados na cidade. A gente conseguiu reativar a malha da cidade, não tendo mais nenhuma área isolada, mas com uma frota aquém do necessário, com intervalos longos e irregulares, e uma frota com estado de manutenção ruim. E, além disso, o fim do contrato foi antecipado de 2030 para agosto de 2028.

Agora, em 2025, a gente fez um novo acordo judicial. A gente mantém o subsídio por quilômetro. O Jaé é o novo sistema de bilhetagem que passa a ser obrigatório na cidade. E a gente lança uma coisa que acho que era o que faltava, uma medida de qualidade do serviço. Então, a gente tinha um pagamento por quilômetro, a gente tinha uma medida de quantidade, mas não havia uma medida de qualidade do serviço. E, baseado nesse Índice de Qualidade do Transporte, o IQT, a gente conseguiu ranquear as áreas da cidade e negociar uma antecipação do fim do contrato, começando com as áreas que tinham um pior serviço, a pior nota da qualidade. Então, a gente consegue fazer um encerramento organizado desse contrato antigo em quatro fases, de forma faseada até 2028.

Então, essas são as fases. A fase 1, que são três lotes, esses lotes em vermelho, que dizem respeito à região de Campo Grande e Santa Cruz, onde a operação do contrato atual já encerra em abril do ano que vem. E a gente passa por quatro fases: a fase 2, que são os lotes em amarelo, em que a operação se encerra em setembro do ano que vem; a fase 3, lotes em verde, em que o contrato se encerra em abril de 2027; a fase 4, lotes em azul, que se encerra em novembro de 2027; e a área em cinza, a fase final, que se encerra em agosto de 2028. Então, com isso, a gente garante uma saída ordenada desse contrato antigo e uma transição para um contrato novo, sem submeter a cidade inteira a essa transição ao mesmo tempo.

A gente aprendeu nestes quatro, cinco anos que ônibus é uma coisa que demora para chegar. Então a gente não conseguiria uma renovação de frota com a cidade inteira de quatro, cinco mil ônibus. Com isso, a gente consegue uma transição mais suave para a cidade, começando de onde se precisa mais, onde o serviço de transporte hoje é o pior.

Então, na verdade, essa licitação fecha um ciclo de um novo modelo de gestão a que a gente se dedicou nestes últimos quatro anos, que inclui três grandes pilares. Acho que o primeiro, que a gente conseguiu encerrar esse ciclo na semana passada, é o da bilhetagem digital. Então, a Cidade do Rio de Janeiro é a primeira cidade do Brasil a licitar a bilhetagem como serviço público. Hoje a gente tem dados e informações em tempo real, facilitando para o usuário e dando, na verdade, credibilidade e transparência para o sistema de transporte da cidade. Um passo extremamente importante.

Então, a gente fez uma reestruturação do sistema BRT. A gente conseguiu fazer uma recuperação total desse serviço, com aumento de frota, melhoria na operação, reformamos todos os terminais e estações, criamos novos terminais e garagens públicas, e conseguimos concluir a obra

Transbrasil. E agora um novo contrato para o sistema de ônibus da cidade, com meta de cumprimento de quilometragem. Esse provedor privado provê a frota, ele compra a frota e bota, e implanta as garagens, mas as garagens são públicas. Então, isso garante uma maior competitividade para essa licitação. Pode passar.

Então, como premissas gerais desse novo sistema que começa com esses primeiros três lotes, a gente tem uma mudança de sigla: do SPPO, como era conhecido, para o Sistema Rio, rede integrada de ônibus.

A frota, a gente tem uma frota nova, uma renovação completa de frota, em que os novos ônibus básicos, que são os ônibus maiores que a gente conhece, eles passam todos... Eles são Euro 6, agora a princípio diesel, mas em licitações no futuro para elétrico ou energias renováveis. E esses ônibus do padrão vão ser todos de piso baixo, o que é um enorme avanço na acessibilidade da cidade, não só para o público de pessoas com deficiência, mais para os idosos. O Rio é uma cidade muito idosa, então é importante a gente dar esse salto em qualidade para essa população.

A gente... Nessa licitação se permite fazer uma contratação de quilometragem a partir de uma rede de referência sem exclusividade. Então, como falei quando a gente fez a coletiva, aqui se configura de fato um contrato de prestação de serviço. Não há mais exclusividade sobre linha, nem sobre uma área geográfica, né? Então, agora as empresas de ônibus são prestadoras de serviço para o Município do Rio de Janeiro.

Temos garagens públicas. É um enorme salto em termos de ter uma licitação realmente competitiva, aberta, permitindo a empresas de outras cidades, países, estados entrarem no Rio de Janeiro. E o que a gente quer com o nosso objetivo é acabar com o pagamento em dinheiro dentro do ônibus.

O objetivo disso... A gente desonera o motorista de uma dupla função, de ser motorista e também de receber, de ser trocador; acelera o embarque, que muitas vezes atrasa ali com o pagamento da tarifa em dinheiro. E também melhora a questão de segurança desses ônibus sem esse dinheiro dentro do ônibus. É um processo que vai ser gradual, mas que a gente tem certeza de que vai ser benéfico para todos. Inclusive a gente já começou uma experiência dessas nos ônibus da conexão BRT, em que não há dinheiro embarcado, e a gente vê uma adaptação bem tranquila da população.

Então, quais são as grandes diferenças entre o antigo sistema e o novo que começa agora? A gente tinha quatro consórcios, então quatro grandes áreas da cidade. Agora a gente passa a ter 34 lotes na cidade. São lotes menores, uma frota menor. O objetivo disso é a gente ter mais flexibilidade e também, se a gente tiver algum problema com um provedor específico, a gente tem mais facilidade de terminar aquele contrato por ser uma frota menor.

A gente não tem exclusividade de áreas geográficas, a gente tem uma contratação de quilômetro sem exclusividade. A gente tem garagens públicas agora, ao invés de garagens privadas. A gente passa para uma remuneração completamente por quilômetro, diferente de uma remuneração por passageiro.

E uma coisa muito importante é o uso da tecnologia embarcada. Então, o contrato antigo só previa o GPS. Agora a gente acrescentou aí os validadores da Jaé, que são *on-line*, e os sensores de ar-condicionado. Mas essa nova frota vem com um sistema de tecnologia muito maior.

O que significa na prática para a população? Mais segurança, né? É um ônibus que não anda de porta aberta, é um ônibus que mede a telemetria do motorista, então avisa o motorista se ele está cansado, dormindo, tendo qualquer atitude perigosa, uma direção agressiva. Então, uma série de controles que vão permitir que a gente tenha mais segurança dentro desse transporte.

E um contrato menor: um contrato de 10 anos não renovável em vez de um contrato de 20 anos. Isso é muito importante, porque a gente sabe que tem muita inovação tecnológica em relação principalmente à frota. Essa licitação ainda é a diesel, mas ela sendo mais curta, a gente permite uma troca de tecnologia num prazo mais curto para a cidade.

Bem, a nova frota é uma frota que não vai ter mais – apesar de todas as críticas que a gente recebeu – nome de empresas nos ônibus. As linhas são do Município do Rio de Janeiro. Isso é um serviço público em que





todos os ônibus terão uma identidade visual com a Cidade do Rio de Janeiro.

Pode passar. Pode passar. Isso.

A gente vai... Vão ser três tipos de veículos na verdade. A gente tem o básico, de piso baixo, que é o maior que vocês estão vendo aí em cima. E a gente tem dois modelos menores: o midi e o mini, que são de piso alto, porque não se fabrica nesses modelos piso baixo.

Além disso, a gente tem uma padronização da cabine, né, do despachante. A gente vê que essas cabines, muitas vezes, são um pouco precárias, então, a gente pretende também dar uma melhora aí na qualidade do trabalho dos dos trabalhadores do sistema de transporte.

Então, as áreas da cidade, apesar dos ônibus serem todos amarelos e preto. A gente tem uma padronização pelas áreas da cidade para facilitar, na verdade, a visualização.

Vamos falar um pouco das grandes transformações que a gente pretende com esse novo edital.

Então, pro usuário, né, todos os ônibus têm carregamento de celular, sensor de temperatura do ar-condicionado. O Rio é uma cidade muito quente, com o verão, né, vamos dizer assim, que castiga a população. Então, isso é muito importante para o conforto do usuário.

Um sistema sonoro com alto-falantes e microfone. Então, a capacidade do motorista se comunicar com os passageiros. E a gente tem um aviso de próximas paradas, tá? Um aviso automático das próximas paradas. Mais informação para o usuário, tanto do lado de fora do ônibus com painel de LED, quanto dentro. E também um botão de pânico e assédio. Infelizmente, o assédio no transporte público ainda é um assunto recorrente e muito sério. Então a gente tem que ter formas, né, de ajudar a população, principalmente, as mulheres. Pode passar.

Em relação à segurança, né, a gente tem uma câmera e um painel de visualização para o motorista das câmeras internas e externas do ônibus. Tem um bloqueio de aceleração de porta aberta. Um velocímetro interno, uma ferramenta importante da própria população estar ali monitorando a velocidade do ônibus. Um sistema de apoio na condição segura, que é o ADAS, é um sistema que monitora como esse motorista está dirigindo e gera alertas tanto para ele quanto para o sistema. E o sistema DMS que é uma câmera de fadiga e de desatenção.

Então, tudo isso também é uma ao motorista, né? Então, se ele está com sono, se ele está desatento, que ali já gera um alerta que ajude ele nessa prevenção de acidentes. Pode passar.

Em relação ao monitoramento da frota, né? Então a gente tem aí o GPS, o validador mais a vista, integrados, GPS, validador, um contador de passageiros na porta traseira. Então com isso a gente tem uma tecnologia que nos permite saber quantas pessoas entram dentro do ônibus e também quantas pessoas saem.

Então, com isso a gente tem uma capacidade muito melhor de ver a ocupação de dentro do ônibus, quão cheio esse ônibus está. Isso a gente precisa portanto aumentar viagens. Telemetria do veículo, então consumo de combustível, lubrificantes, etc.

E a comunicação com o condutor. Então, isso é super importante. Hoje não tem um sistema de comunicação de um CCO, de um centro de monitoramento com o condutor. Então se acontece um acidente, como é que você avisa esse motorista? Olha, tem um acidente à sua frente, você vai ter que desviar, tem uma situação. Então, são diversos tipos de situação que a gente tem, tanto em relação a bloqueio por acidente quanto em relação à segurança pública na cidade. Então, é muito importante essa comunicação com o motorista, tá? De forma segura, que não seja através do celular dele, que ele tem que pegar e acaba atrapalhando na condução dele.

Então, fiscalização, né? A gente vai ser criado um centro de controle operacional do transporte público. A gente tem o COR, que monitora a cidade, monitora o trânsito, mas a gente não tem um centro para monitoramento do transporte público, né? Então, a gente vai ter, toda essa informação que vai vir de dentro do ônibus com esse material embarcado, vai para esse centro de controle que vai permitir que a cidade tenha uma gestão do trânsito muito melhor. Até porque grande parte, um dos problemas que a gente tem de trânsito são acidentes e quebra de ônibus,

né? Então, a gente ter um controle melhor, vai ajudar muito na fluidez da cidade.

Então, esse centro de controle operacional, ele vai prover informação ao usuário, tá? Através de um sistema de informação e 1746, alerta de intercorrências, né? Então, por exemplo, se um veículo, você não precisa que alguém veja e fale que o veículo está quebrado. Se ele tem um, pela telemetria, se o veículo tá com motor desligado por mais de 5 minutos, certamente, aquele ônibus, provavelmente, quebrou. Então, a gente consegue levar, na verdade, socorro para aquele, para tirar aquele veículo da via muito mais rápido.

E o controle da conduta do motorista. Pode passar.

Então, falando da licitação propriamente dita, tá? É uma modalidade de concessão comum, um leilão por menor tarifa de remuneração por quilômetro, mas a gente só permite que se chegue a um patamar mínimo dessa tarifa, porque a gente não quer uma precarização do serviço. A partir daí, o leilão passa a ser de maior outorga, um prazo de dez anos, e a garagem, como é um terreno público, não é?

Esse novo concessionário, quais são as obrigações dele? É aquisição, operação e gestão dos veículos; manutenção da frota; obrigação de executar uma obra de garagem nesse terreno; gestão e manutenção dessa garagem pública; informação para os usuários dentro do veículo e gestão e manutenção de toda essa tecnologia embarcada na frota.

A gente tem três lotes com três valores em contrato de investimentos. No lote A2, o investimento é de R\$ 220 milhões; no B1, R\$ 218 milhões; no B2, R\$ 130 milhões. Aí a gente tem as tarifas de referência, algo entre R\$ 11,00 e R\$ 12,00 por quilômetro.

O lote A2 é o que a gente chama de “um lote local” na região de Santa Cruz, uma ligação intrabairro, que vai contar com, a princípio, 12 serviços; e, depois, com 25 serviços e 190 ônibus.

O lote estrutural de Campo Grande, uma ligação entre bairros, ligando Campo Grande, principalmente no eixo de Deodoro. A gente tem 10 serviços, com 135 ônibus. Por último, o lote de Campo Grande, que é local, linhas dentro do bairro de Campo Grande, contando com 19 serviços e 141 ônibus.

Como funciona a remuneração desse concessionário? Ele recebe de acordo com a quilometragem cumprida dentro de cada faixa horária, e recebe esse total de acordo com o repasse da receita tarifária mais o complemento do subsídio. Ele está sujeito a um índice de desempenho de transporte que pode reduzir a remuneração dele em até 6% através de uma avaliação trimestral. Aqui não basta só cumprir quilometragem, a qualidade do serviço importa, e a gente vai falar um pouco sobre o que é isso.

A gente tem aí o terreno de garagens públicas. Esse terreno permite três garagens diferentes. Então, é possível que um mesmo concessionário ganhe os três lotes, mas se forem três a gente tem espaço para três garagens separadas.

A gente deixa o QR Code para perguntas e dúvidas gerais e agradece muito a participação e contribuição de todos.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Gostaria de registrar aqui a presença do Dr. Paulo Ramon, advogado, Chefe da Parte Jurídica da Comissão de Transportes. Muito obrigado por estar aqui presente, Dr. Paulo Ramon.

Agradeço aqui a presença do Vereador e Líder do Governo, Senhor Marcio Ribeiro, com o Dr. Daniel, que representa a parte jurídica da Prefeitura.

Eu gostaria de também registrar a presença do Senhor Thiago Sales, representante do STPC. Antes de tudo, quero já deixar abertas as inscrições para quem queira fazer uso da palavra. É só ir ali, naquele cantinho, fazer a inscrição com aquela menina que está ali sentada.

Passo a palavra agora para o Vereador Flavio Pato, Vice-Presidente da Comissão de Transportes.

O SR. VEREADOR FLAVIO PATO – Obrigado, Presidente. Bom dia a todos.

Gostaria de cumprimentar a Mesa. Na pessoa da nossa Secretária Maína, quero cumprimentar o nosso Presidente da Comissão de Transportes, Marcelo Diniz, e todos aqui presentes.



Presidente, não vou me ater muito às palavras, vou ser bem objetivo. Parabenizo a iniciativa desta Audiência porque tenho certeza de que a gente vai conseguir construir e discutir pautas importantes. Vem para cá, Marcio.

A gente tem passado um processo de transformação na Cidade do Rio de Janeiro. Parabenizo toda a equipe da Secretaria Municipal de Transportes, porque eu sei que, desde 2021, quando o Prefeito Eduardo Paes assume a gestão novamente, a gente teve muito trabalho. Posso dizer porque fui Administrador Regional em Jacarepaguá e trabalhei muito também ajudando na ponta, sinalizando para a Secretária Maína à época. A gente entende hoje, é nítido e notório só de você olhar para esta Casa – que a gente tem aqui a maioria.

Vi agora os *slides* da Secretária Maína, mas a gente de fato não tocou num assunto que é o STPL, que é o STPCOA, que acho que é de extrema importância também. Na época em que fui administrador regional em Jacarepaguá, eu recebia muitos desses motoristas, desses permissionários. Conversei com todos eles, inclusive com o pessoal da MTLA, para que a gente pudesse entender melhor o sistema e alinhar algumas demandas. E sempre a mesma dúvida no sentido de a gente ter a consciência tranquila do dia seguinte. Eram abordados diversos assuntos sobre a questão do contrato, da outorga, que é a pauta hoje aqui; nesse novo modelo de licitação que a Secretaria Municipal de Transportes está fazendo, qual é a inclusão do STPL. Acho que a gente precisa discutir mais sobre isso. Acho que esta audiência vai levar, Presidente, a essa discussão e a uma definição também do que a gente vai ter como proposta para levar ao Prefeito Eduardo Paes, junto com a Secretária Maína, no que diz respeito ao STPL.

Surgem muitas dúvidas. Na última vez, tive uma reunião com o pessoal da MTDA sobre a questão do subsídio, se o STPL vai ter subsídio, se vai estar incluso nesse modelo. Acho que a gente vai estar aqui discutindo sobre isso, conversando sobre isso. E acho que, no final desta reunião, a gente vai estar dando o primeiro passo, Presidente, para que a gente possa levar propostas objetivas para a Secretaria Municipal de Transportes conversar com o Prefeito.

É isso, Presidente.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Agradeço a fala do Vereador Flavio Pato. Também agradeço à Secretária Maína, a quem acabei não agradecendo antes, pois fui passando e lendo.

Passo a palavra para o Vereador Poubel. Refazendo a fala, passo a palavra para o eterno vereador e hoje Secretário Alexandre Isquierdo.

O SR. ALEXANDRE ISQUIERDO – Boa tarde.

Obrigado, meu amigo, Presidente da Comissão de Transporte, Marcelo Diniz. Quero saudar também meu amigo Vereador Poubel, que faz parte como Vice-Presidente dessa Comissão.

Quero reiterar a fala, Presidente, em relação à Secretária Maína. Fui Presidente dessa comissão, com muita honra. A Secretária sempre esteve muito... Nos últimos mandatos, a Comissão de Transportes foi a que mais trabalhou nesta Casa, tendo em vista a recuperação do...

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Está travando, Vereador Isquierdo. Enquanto está restabelecendo o sinal do Vereador Alexandre Isquierdo, passo aqui a palavra para o nosso querido Vereador, Líder do Governo, Marcio Ribeiro.

O SR. VEREADOR MARCIO RIBEIRO – Primeiro, bom dia a todos.

Quero cumprimentar a nossa Secretária Municipal de Transportes, Maína; o Presidente da Comissão de Transporte da Câmara, Vereador Marcelo Diniz; Vereador Flavio Pato; e todos os que estão presentes nesta audiência pública.

Quero ressaltar a importância que tem essa troca de informação, a oportunidade de a sociedade civil, a oportunidade das pessoas que trabalham no STPL, no STPC, enfim, nos modais de transporte da cidade, de debater, conversar, falar sobre e dar as suas opiniões sobre como seria o melhor transporte possível – tanto para quem trabalha quanto para as

pessoas que eles transportam no dia a dia, levando de um lado para o outro. A gente sabe de todas as dificuldades da nossa cidade, enfim, para qualquer modal de transporte, principalmente depois do último governo, que antecedeu o Governo do Prefeito Eduardo Paes, em que infelizmente o transporte na nossa cidade acabou ficando sucateado, ficando em último plano.

Mas, de quatro, cinco anos para trás, o transporte voltou a ser prioridade na cidade, com altos investimentos ali no BRT, altos investimentos no sistema de ônibus; muita comunicação, enfim, por muitas oportunidades, para que as pessoas que fazem o transporte alternativo possam trazer as suas sugestões, suas ideias; o aumento da vida útil da kombi, da van; enfim, as novas regulamentações que saíram, que não tenho dúvida de que ajudaram muito não só as pessoas que vivem do transporte na cidade, mas ajudaram muito a população a poder se deslocar de um lado para o outro diante de tanta dificuldade que tiveram durante aquele período que passou.

Quero aqui parabenizar o Prefeito Eduardo Paes pela coragem das mudanças; a Secretária Maína, pelo alto profissionalismo, competência de tirar esses projetos do papel. E hoje a gente está, de fato, podendo acompanhar a mudança do transporte público na cidade. A gente terminar com o Riocard, acabar com aquela caixa preta que tinha no sistema de ônibus, e hoje você poder ter já o Jaé funcionando na cidade, por mais que traga no início certos problemas de adaptação para as pessoas, enfim, para as pessoas que trabalham, para as pessoas que usam ali no dia a dia, vai dar uma oportunidade enorme para a cidade se organizar e ter o controle do sistema de ônibus nas suas mãos, e não nas mãos dos empresários. Então, a gente sabe de todas as dificuldades para fazer grandes mudanças, mas não tenho dúvida de que a gente, daqui a um tempo, vai estar comemorando essas mudanças que estão sendo feitas.

E também aproveitar para falar sobre um projeto que chegou aqui a esta Casa na semana passada, que é um projeto que prevê a VLTização de dois sistemas grandes de BRTs da cidade, que vai aumentar a capacidade do transporte de massa e também trazendo muito mais conforto e agilidade para as pessoas que fazem grandes deslocamentos na Transcarioca, na Transbrasil. Enfim, áreas importantes da cidade, que já sofrem benefícios por esses canais de transporte, com essa VLTização, vão ter um transporte em massa feito com mais rapidez, mais eficiência e também com mais conforto.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Agradeço as palavras do Vereador Marcio Ribeiro, Líder do Governo.

Com a palavra, se o sinal estiver restabelecido, o eterno vereador Alexandre Isquierdo.

O SR. ALEXANDRE ISQUIERDO – Oi, Presidente. Está me ouvindo bem aí?

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Agora, sim, bem melhor.

Isquierdo?

O SR. ALEXANDRE ISQUIERDO – Está melhor agora, amigo?

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Sim, sim. Pode falar. Estamos ouvindo.

O pacote caiu, do Isquierdo.

Então, aqui, passando para não atrasar. Daqui a pouco, a gente tenta fazer o contato com o Isquierdo novamente. Com a palavra, Senhor José Eduardo, Dudu, representando o STPL.

O SR. JOSÉ EDUARDO ALVES DA SILVA – Bom dia a todos.

Primeiro, quero agradecer a esta Mesa aqui por ter aberto esta oportunidade; ao nosso Vereador Marcelo Diniz, ao Presidente desta Casa; ao nosso Vereador Flavio Pato – tivemos alguns encontros –; ao Vereador Poubel; à Secretária Maína Celidonio; e aos demais; ao nosso amigo Alexandre Isquierdo.





Hoje é um dia muito importante para nossa classe, para nossa categoria. Hoje, como representante do STPL, do TEC e do STPC, o que ouvimos, somos questionados, na realidade, na rua: qual será o futuro do transporte? E temos visto o projeto da Prefeitura, da Secretária Maína Celidonio, é um projeto magnífico, perfeito. Foi construído em detalhes. Temos visto aí acontecendo. E a nossa maior pergunta hoje, que o pessoal do transporte faz, e já fiz até isso pessoalmente para ela, é em relação ao futuro do transporte, das vans, das kombis, dos cabritinhos, e ela falou que está procurando um espaço para que venhamos a continuar operando, trabalhando. São mais de 30 anos de luta, de guerra. Na época da pandemia, toda a categoria deixou seus familiares em casa e continuou dando sangue, dando o seu melhor em prol da população.

Hoje nós temos visto esse projeto, e muito nos preocupa. Vai ficar essa pergunta. Também quero trazer um agradecimento em relação ao Recred. Em 2024, na Rocinha, na AP-2, nós tivemos mais ou menos umas 5 mil multas indevidas, no corredor do BRS, e procuramos o Vereador Alexandre Isquierdo, procuramos o nosso Vereador Marcelo Diniz, juntamente com a Secretária, e encontraram uma solução. Essas multas foram canceladas, cerca de mais ou menos R\$ 1,5 milhão.

Pedimos também a solicitação do Recred, porque muitas pessoas não conseguiram fazer devido aos carros não estarem vistoriados e, prontamente, ela – juntamente com a Prefeitura, o nosso Prefeito Eduardo Paes – conseguiu reabrir essa linha de crédito para que nós pudéssemos parcelar as multas, pagar, andar em dia. Ou seja, da forma que nós sempre andamos. Esse benefício não foi somente para a AP-2, foi estendido para toda a categoria, em todas as APs. As pessoas vão começar a fazer o seu Recred, pagar as suas multas.

Quero agradecer à nossa Secretária pela benfeitoria que ela fez e, em agradecimento, deixar esta pergunta: qual o futuro do transporte? Também temos algumas outras perguntas que alguns colegas vão fazer mais à frente – até o nosso Vereador Flavio Pato falou, qual seja, em relação ao Recred – e mais outras coisas que a categoria precisa. Nós estamos aqui pedindo ajuda a esta Casa.

Nós estamos aqui nesta manhã, neste dia tenso, porque a gente precisa de uma solução. Tenho certeza, a gente acredita nessa Comissão de Transportes, a gente acredita na Prefeitura, a gente tem quase que certeza que vai ter uma solução, que a gente vai continuar operando, continuar trabalhando.

Já tivemos algumas conquistas e hoje trazemos aqui, perante esta Casa. Acreditamos nesse trabalho, senão não estaríamos nem aqui, fazendo essas perguntas, esses questionamentos, esses agradecimentos a todos vocês.

Desde já, agradeço a oportunidade dada à categoria. Presidente, muito obrigado. Que Deus continue abençoando você e toda esta Casa, esta Mesa. Agradeço a todos.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Eu que agradeço, Dudu, parabéns pela fala. Passar a fala agora para o Thiago Sales, representando o STPC.

O SR. THIAGO SALES DELFINO – Bom dia a todos.

Gostaria de agradecer, primeiramente, à Comissão de Transportes, ao Presidente Marcelo Diniz, ao Vereador Marcio Ribeiro, à Secretária de Transporte, Maína Celidonio, e ao pessoal que está aqui presente.

Acho que é de suma importância o que está sendo tratado dentro do Transporte e em saber, tanto o “cabritinho”, o STPC, quanto o STPL, todos fazemos parte de um movimento desses. Estamos aqui, presentes. Acho que isso demonstra todo o orgulho com o sistema.

Só que, como todo mundo sabe, falar de transporte não é, como se diz... No dia que o transporte não tiver algo para falar, para debater, não é mais transporte complementar, alternativo. Sempre há aquela demanda, sempre há aqueles pedidos a mais. Acho que hoje é um dia para muitos tirarem algumas dúvidas, tirarem as preocupações que estão aí. Através da Secretária, dos seus técnicos da Secretaria Municipal de Transportes, que já fazem um trabalho em longo prazo, acho isso de suma importância para a gente.

Além do mais, quero agradecer também muito ao Vereador Marcio Ribeiro, que está sempre disposto a ajudar, principalmente ao “cabritinho”, com projetos, a permanência da Kombi, e, junto com a Secretária, foram importantes desde a época da pandemia, onde o sistema passou por grandes problemas e a gente continua. Então, Secretária, vereadores, acho que a gente está aqui para escutar quais são as demandas e o que vem para o “sistema de cabritinho”/ STPL. Temos umas grandes pessoas, representantes, que vão fazer as perguntas de acordo com o que a categoria está precisando. Eu acho que é isso.

O que eu posso dizer é que o “cabritinho” conta sempre com os vereadores, com a prefeitura, com o Prefeito Eduardo Paes e com a Maína. Então, acho que é isso.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns, Thiago.

Registro a presença do Senhor Fernando Campos, representando o serviço de transporte de passageiros, complementada à comunidade do Rio de Janeiro; e Senhor Manuel Oureiro, assessor da Senhora Secretária Maína Celidonio.

Antes de passar a fala para o pessoal que vai usá-la na Tribuna, eu queria falar rapidamente, até porque hoje aqui é um dia especial. Problemas, a gente sabe que há em tudo quanto é lugar, não vai ser diferente na Secretaria de Transporte. A gente sabe que a Secretária tem toda a boa vontade de resolver os problemas, mas sabe que ela vai sair da Secretaria, amanhã será outro secretário, depois será outro, e os problemas sempre continuarão, como acontece aqui também na Câmara. Isso acontece na empresa privada, em tudo quanto é lugar. Mas o importante é ter grupos de pessoas que realmente queiram melhorar, como esse grupo que está aqui na frente tentando resolver através da prefeitura, através da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, através de vocês, da sociedade civil. Sem vocês, essa melhora não chegaria.

Então, Secretária, eu não vou entrar na parte técnica aqui, até porque as pessoas que representam as classes aqui, tanto o STPL quanto o cabritinho, eles têm muito mais experiência do que eu para falar e têm a legitimidade para falar. Então, eu queria só lembrar para todos que nos acompanham de forma remota – enfim, presencialmente também – que, na pandemia, esses trabalhadores que estão aqui hoje representados, que estão na Tribuna e na galeria, foram eles que seguraram o transporte público da Cidade do Rio de Janeiro.

A gente tem que ter carinho com eles. A gente tem que tentar de uma maneira calma, coesa, resolver esses problemas, os quais a senhora já tem resolvido bastante. Nós fizemos o pedido das multas lá, a senhora resolveu. Isso é mérito da senhora, a senhora que resolveu o problema. Só pegamos a dor deles e passamos para a senhora, e a senhora resolveu. Eu tenho certeza que a Secretária, juntamente com a Comissão aqui, juntamente com o prefeito, independentemente dos poderes serem individuais – aqui é o Legislativo, lá é o Executivo –, mas nós podemos caminhar lado a lado, buscando o melhor para a Cidade do Rio de Janeiro.

Então, dito isso, vou passar para as pessoas que estão inscritas. Eu só vou fazer um pedido, são muitas pessoas, temos em torno de 20 pessoas inscritas. Não quero aqui tirar o direito de ninguém falar, mas vamos tentar... Antes, eu vou passar para o Isquierdo. Só para complementar, para não ser deselegante com ninguém, como tem muitas pessoas inscritas... Eu não vou colocar tempo para ninguém, cada um sabe o seu tempo, mas vamos ter o bom senso de tentar fazer uma fala de até três minutos, no máximo, para a gente poder dar continuidade e seguir os trabalhos da Casa.

Com a palavra, o Senhor Alexandre Isquierdo.

O SR. ALEXANDRE ISQUIERDO – Bom dia a todos.

Parabéns, Presidente Marcelo Diniz, pela iniciativa de ouvir a categoria, ouvir também o Executivo. Quero, mais uma vez, saudar o Vereador Poubel, Vereador Pato, Vereador Marcio Ribeiro, que é o Líder, tem feito um excelente trabalho na liderança. Outrossim, quero saudar, mais uma vez, a Secretária Maína, todos os seus técnicos. Posso dizer que são os melhores técnicos que temos na Prefeitura, da SMTR.

Então, é só reiterar a presença sempre da Secretária Maína, sempre discutindo, debatendo. Enquanto eu estava Presidente dessa comissão,





junto com o Vereador Felipe Michel e Vereador Luiz Ramos Filho, tivemos uma participação muito atuante na transformação do transporte nas gestões passadas. Tivemos muitos avanços também em relação ao cabritinho, ao STPL, o pessoal do TEC.

Falou-se aqui de forma muito oportuna, Presidente, sobre essa questão das multas do BRS, do pessoal da Rocinha. De forma muito justa, a Secretária Maína atendeu essa demanda porque percebeu que foi um problema técnico. Mas muitos profissionais estão rodando hoje, porque nos governos passados, essa comissão avançou na aplicação de multas injustas, foram mais de 40 milhões. Citei muita gente que roda hoje, foi uma conquista dos vereadores da Câmara Municipal. Enfim, só enfatizar essa importância nessa nova reformulação do transporte do STPO, dos ônibus, vamos dizer assim, dos ônibus comuns, para ser mais prático.

Importante é a gente ouvir da Secretaria e do Poder Executivo como é que vai ficar a situação das STPLs. Sei que essa é uma preocupação muito pertinente. Estivemos juntos lá, Presidente, com a Secretária Maína, e foi um dos questionamentos nossos como é que ficaria, e a gente saiu de lá muito feliz, porque a própria Secretária disse: “De maneira alguma o Poder Executivo, a Secretaria, muito menos o Prefeito, tem interesse em extinguir o transporte alternativo”, a gente sabe disso. Mas é importante dentro desse processo como é que ficam os motoristas, os profissionais, aqueles que dependem dos seus itinerários, de condições de trabalho, de levar o seu ganha-pão para as suas famílias.

E acho que esta audiência pública é muito importante para a gente dirimir essas dúvidas e deixar a categoria muito mais tranquila. Como tem essa questão do Jaé, semana passada estive com eles, e eles questionaram muito essa forma como o Jaé está fazendo, de receber, como é que está recebendo essa questão dos créditos do STPL. Ouvi deles que está tendo muita evasão, enfim. É uma audiência importante para a gente dirimir essas dúvidas. Dizer, Maína, que é uma categoria pacífica, ordeira, que quer sempre discutir e debater esse tema importante do transporte alternativo.

E dizer mais uma vez a essa comissão que estou à disposição. Hoje estou Secretário Estadual, mas caminho junto, porque sei das dores, das dificuldades. Caminhamos durante muitos anos com transporte alternativo, com TEC, cabritinho, com STPL. E dizer que a gente está firme nessa luta, que podem contar comigo junto com a comissão para que a gente possa avançar nas pautas que são muito importantes para que a gente tenha um transporte melhor, mais seguro, e que a gente dê condições para esses motoristas levarem o seu ganha-pão e o sustento para suas famílias.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns, Secretário Alexandre Isquierdo. Dizer para o senhor que é uma honra ter o senhor aqui com a gente, o senhor faz parte da comissão, o senhor é o nosso curinga, aqui está, vai estar sempre junto com a gente aí. Uma honra. Uma honra é nossa.

Então, vamos passar aqui a palavra para as pessoas inscritas. Só pedir, por favor, esta gentileza, para a gente não ser deselegante com ninguém: tentar ser bem direto para poder resolver as coisas no máximo em três minutos, a pergunta, por favor. Depois das perguntas a gente passa a palavra para a Secretária, tá bom?

Doutor Márcio Fortes, diretor da Firjan, que foi Ministro das Cidades. Por favor, lá na Tribuna.

O SR. MÁRCIO FORTES – Bom dia a todos, a todas, ao público presente.

Ok, quero cumprimentar a Mesa na pessoa do Presidente Marcelo Diniz, cumprimentar a nossa querida Secretária de Transportes – prazer em vê-la. Cumprimento todos os vereadores, representantes da Prefeitura, operadores do sistema, especialmente os cidadãos cariocas que acompanham esta audiência e todos que fazem parte do sistema de transporte, que agora é o SPPPO – Sistema de Transporte Público por Ônibus.

Venho aqui falar em nome da Firjan, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, mas também como alguém que acredita que mobilidade urbana eficiente é condição básica para o desenvolvimento urbano e econômico de uma cidade. Lembrar que fui Ministro da Cidade por cinco anos e meio e autoridade olímpica, e as minhas prioridades

não se limitavam apenas à Minha Casa, Minha Vida, saneamento, água, esgoto, regularização fundiária, mas a mobilidade urbana estava na lista das minhas prioridades como pressuposto de ter qualidade no transporte, nas vias de mobilidade, na racionalização da circulação dos veículos. E também entramos nos outros modais, como VLTs, BRTs e metrô. Quer dizer, a minha preocupação com mobilidade foi intensa ao longo desse período que estive em governo.

Estamos diante de uma licitação importante. Não é simples reformar um sistema que por tantos anos enfrentou distorções, quedas de qualidade e perda de confiança por parte da população. Por isso reconhecemos que o movimento da Prefeitura é relevante e necessário. É positivo que a nova modelagem proponha uma rede mais organizada, uma frota com padrão técnico mínimo, um sistema de bilhetagem desvinculado da operação e um modelo de remuneração que valoriza o desempenho. Mas o apoio institucional da Firjan vem acompanhado também de alguma visão crítica mais propositiva. Entendemos que há pontos que ainda podem e devem ser aprimorados. Tratarei muito sumariamente.

Primeiro, a licitação parte de um plano operacional de referência baseado em dados que em parte refletem ainda uma realidade pré-pandemia. O risco é se perderem de vista as novas dinâmicas urbanas, como o crescimento de uso de bicicletas, as mudanças no polo de emprego e a informalidade do transporte. Segundo, o modelo de remuneração, ainda que mais transparente, pode gerar insegurança para as concessionárias diante de fatores externos, como congestionamentos ou situações de violência. É importante que existam salvaguardas claras nesses casos. Terceiro, vemos que faltam ainda métodos objetivos de integração entre os modais. Não basta ter bilhetagem integrada, a integração física com terminais bem localizados e horários sincronizados é o que garante eficiência e menos tempo de espera para quem mais precisa.

Quero destacar aqui como exemplo prático a linha 830, que atende o distrito industrial de Campo Grande. Por diversas vezes essa linha deixou de circular prejudicando diretamente os trabalhadores das empresas instaladas na região. A Firjan precisou dialogar, com todo o prazer, com a Secretaria de Transportes para garantir o atendimento mínimo. Esse tipo de instabilidade afeta não só as pessoas, mas também a produtividade e a confiança no ambiente de negócios. Por isso saudamos o fato de a fase 1 da licitação priorizar a Zona Oeste. É nas áreas como Campo Grande, Santa Cruz e Sepetiba que a população mais sofre com a escassez de ônibus, longos tempos de espera e deslocamentos inseguros. Mas esperamos que essa prioridade se traduza em ação prática, e certamente ocorrerá, com veículos rodando horários compridos e serviço regular. Só assim a população sentirá que realmente algo mudou.

A Firjan está à disposição da Prefeitura e desta Casa para colaborar tecnicamente com o processo, com sugestões, dados e avaliações que possam contribuir para o aperfeiçoamento contínuo do sistema. O transporte público do Rio precisa deixar de ser um problema crônico e passar a ser uma solução coletiva.

Muito obrigado.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Agradeço.

Para ganhar tempo, vou chamar três, aí sobe um e já ficam os outros dois ali próximos, pra poder ganhar um tempo.

Senhor André Francisco Siqueira; Senhor Licínio Machado, presidente da FAM-Rio; e Senhor Gabriel Kropsch – não sei como se pronuncia esse nome aqui, mas ele sabe quem é –, da Associação Brasileira. Vamos lá.

O SR. LICÍNIO MACHADO ROGÉRIO – Bem, sou Licínio Machado Rogério. Além de presidente da FAM-Rio, sou um dos coordenadores do Fórum de Mobilidade Urbana e também membro do Conselho Municipal de Transportes.

Eu queria só comentar duas coisas. Primeiro, é sempre bom a gente ter uma audiência desta, que está disposta a discutir o assunto. Se bem que na apresentação da Secretária ainda não está estendida até a questão além dos ônibus. Então, isso é a pergunta que eu acho que todo mundo aqui está querendo fazer.





O mais importante no nosso transporte do Rio de Janeiro é que, noutro dia, eu vi um vídeo do Governador Castro com o Eduardo Paes fazendo samba. Eu gostaria muito de estimular esse encontro festivo entre os dois, para que eles estudem o transporte do Rio de Janeiro como uma coisa só. A gente não pode ter ônibus separado de trem, de metrô, de barcas. A gente tem que unir isso.

Eu gostaria que a Secretária explicasse quais são os projetos de integração desse novo sistema com os trens, porque Campo Grande é uma área que deveria ser bem atendida pelos trens, e nós estamos numa mudança que deve ocorrer em setembro ou outubro da posição da SuperVia. Se a gente não integrar física e tarifariamente, a gente não vai conseguir isso. A gente precisa de bicicletários também nas estações de trem, como já tem em algumas estações de BRT.

Ou seja, precisa ser criada uma autoridade pública metropolitana que a gente possa discutir o transporte do Rio de Janeiro, independentemente da posição de cada um, que é a posição política que eles têm enquanto estão discutindo política. Mas, no transporte, tem que ser feito isso.

Temos que caminhar, para finalizar, para a tarifa zero, porque não é justo que quem mais precise do transporte seja o responsável por isso. Todos aqui trabalham, precisam de transporte. E quem tem carro é um privilegiado porque usufrui do dinheiro que o Estado e o município botam no asfalto, nos viadutos, e não pagam nada por isso. Então é muito importante que todos cumpram a Constituição, em seu art. 6º, que diz que transporte é um direito.

Muito obrigado.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Obrigado. Próximo, por favor.

O SR. ANDRÉ FRANCISCO SIQUEIRA – Egrégia Casa do Povo, eminente Vereador Marcelo Diniz, eminente Vereador Flavio Pato, eminente Vereador representante Líder do Governo. Parabéns a todos vocês. Parabéns também aos representantes do transporte alternativo, do transporte complementar, enfim, todos aqueles que estão ligados de algum modo ao transporte público desta cidade. Quero também parabenizar aqui a Secretária Doutora Maína Celidonio de Campos. Parabéns pelo trabalho exercido.

Eu estou aqui na qualidade de assessor do gabinete do Vereador Poubel, e falo por orientação e autorização dele aqui. Subo apenas para pontuar, Vereador Marcelo Diniz e Vereador Marcio, algumas questões e alguns pontos críticos que o gabinete identificou, Secretária Maína, no que se refere a esse certame da primeira etapa.

Vou pontuar os pontos críticos e, depois, deixar algumas perguntas para reflexão. Primeiro é a redução unilateral de oferta de viagens. Como ficaria isso? O risco de exclusão social pelo fim do pagamento em dinheiro a bordo. Falta de transparência nos critérios e pesos do Índice de Qualidade de Transporte (IQT). O risco de desassistência em áreas periféricas e vulneráveis, integração indefinida de STPL e STPC ao novo sistema, risco contratual e desequilíbrio econômico e financeiro, falta de plano detalhado de transição operacional, necessidade de padrões claros de acessibilidade e segurança, baixa comunicação e participação popular no processo e compatibilidade tarifária e operacional com outros modais.

E as perguntas que ficam são as seguintes: quais linhas ou trechos perderão viagens e qual o impacto no tempo de espera? Onde estarão disponíveis pontos de emissão e recarga do cartão Jaé, incluindo fins de semana? Como será feita a auditoria e publicação dos indicadores de desempenho? Qual o critério para a ampliação ou acionamento do STPC em caso de lacunas de atendimento? Qual a estimativa de subsídio público para a fase de transição 25-26? E quais planos de contingência existirão para falhas de frotas ou sistemas de bilhetagem?

Então, essa é a contribuição que o gabinete traz, Vereador Marcelo Diniz, Vereador Marcio Ribeiro, junto à Secretaria de Transportes.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Obrigado.

Senhor Gabriel Kropsch.

O SR. GABRIEL KROPSCH – Bom dia a todos e todas.

Eu sou o Gabriel Kropsch, fundador-conselheiro da Associação Brasileira do Biogás, que já tem 14 anos. Nesse período, já temos mais de 150 empresas. Gostaria de, primeiramente, parabenizar a Secretaria pela realização dessa licitação. Parabenizo a Casa pela realização desta Audiência, que é importantíssima. Parabenizo a todos, congratulando os membros.

Vamos ser bem objetivos. Eu queria apresentar essa oportunidade que a Cidade do Rio de Janeiro tem para se posicionar à frente do seu tempo, no Brasil, da utilização do biometano para o transporte público. Hoje, o biometano é uma realidade no Brasil. Já são 35 unidades de produção em todo o país, mais de um milhão de metros cúbicos por dia, sendo duas dessas no Rio de Janeiro. Inclusive, o Estado do Rio de Janeiro foi pioneiro na implantação de unidades de biometano. Temos um potencial já mapeado de cinco unidades de produção em diferentes estágios de construção e um potencial de mais de 1,5 milhão de metros cúbicos por dia de produção de biometano no nosso estado, inclusive na Região Metropolitana da nossa cidade.

Aproveitando todo tipo de resíduos orgânicos, não só de aterros sanitários, que é o que ficou mais conhecido, mas também de resíduos da agroindústria, são importantes nas regiões do interior do estado e também do tratamento de esgoto, ainda subaproveitado na nossa cidade. Em termos de utilização das vantagens do biometano, é um combustível totalmente equiparado ao gás natural. A tecnologia já é dominada. No Brasil, temos fabricantes de ônibus movidos a biometano. Então, toda a tecnologia e a cadeia de suprimentos são dominadas. Várias cidades já utilizaram os ônibus movidos a biometano como demonstração, inclusive no Rio de Janeiro. Então, não há mais o que discutir.

Em termos econômicos, os veículos movidos a biometano têm um valor equivalente aos veículos de mesma característica movidos a diesel, no padrão Euro 6, que é o padrão mais moderno de emissões. Mas o biometano tem uma vantagem adicional, por ser um combustível 100% renovável e eliminar as emissões de outros poluentes. A gente fala só de gases de efeito estufa, o impacto climático, isso tudo é muito importante, mas é muito mais importante, muito mais urgente e uma responsabilidade da sociedade civil no município, a redução de poluentes locais. Poluentes esses que atacam o sistema respiratório, que afetam a saúde pública da população, principalmente as populações que vivem no entorno das principais avenidas e das principais vias de transporte, que são exatamente aquelas populações mais vulneráveis. Então, são essas populações que hoje sofrem com a poluição causada pelos ônibus. E o biometano vem resolver com a tecnologia, sendo 100% renovável, e com a redução das emissões.

Então, a proposta, Presidente, que nós gostaríamos de fazer hoje aqui, já estivemos com a Secretária Maína, mas acho importante dar publicidade, é que seja permitida a participação dessa nova tecnologia produzida no Rio de Janeiro a partir dos resíduos das nossas cidades, que essa tecnologia possa participar do leilão. Não queremos nada além disso, mas que seja permitida a participação dessa tecnologia, trazendo descarbonização, competitividade, eficiência, tecnologia e um segmento de transporte mais saudável.

Então, muito obrigado, Presidente, pela oportunidade. Fico à disposição de todos aí também.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Ok. Obrigado.

Convidar o Senhor Henrique Alves; o Senhor Daniel Mendes; e o Senhor João Marcos, da STPL, por favor.

O SR. HENRIQUE ALVES – Bom dia. Transporte Alternativo.

Na pessoa do Presidente da Comissão de Transportes, cumprimento toda a Mesa.

Deixarei aqui a nossa mensagem para ficar registrada nesta Casa, Presidente. Talvez nem todos saibam, mas temos uma história. E fizemos aqui um pequeno trecho para aqueles que ainda não conhecem a história



real do transporte alternativo nesta cidade e o quanto contribuiu até os dias de hoje, se me permite.

Surgimos na década de 90 com as lotações feitas por kombis, topics e bestas, lotações essas que ganharam volume pela precariedade do transporte por ônibus. Na década seguinte, em 2002, a regulamentação era necessária e foi feita pelo então Prefeito Cesar Maia, criando o Sistema de Transporte Especial Complementar, conhecido como TEC. Dentre das regras, a necessidade de cumprir a totalidade de linhas de ônibus em caso de sobreposição, garantindo uma opção ao passageiro para efetuar suas viagens. Daí surge o nome “transporte alternativo”, por ter uma alternativa oficial à linha regular de ônibus de péssima qualidade.

Em 2009, o então prefeito, em seu primeiro mandato, promoveu o início da reformulação do sistema de transporte, com a construção de um sistema hierárquico entre ônibus e vans. Nesse projeto, o SPPO é responsável pelo atendimento das linhas regulares, pela exploração dos terminais e pelos conhecidos corredores dos BRTs.

Já as vans, com o nome de Subsistema de Transporte Público Local, STPL, previam operação por micro-ônibus, efetuando somente as ligações locais, o que começou ainda em 2009. Dois anos depois, o processo parou por pressão das empresas de ônibus, sendo retomado apenas em 2012 com novos moldes, e somente vans poderiam ser usadas.

Passamos por vários secretários e equipes diferentes, dificultando ainda mais o caminho, cada um com seu entendimento e suas ideias, o que nos fez chegar a este momento atual. O conceito do STPL foi sendo distorcido, e a luta até o momento foi pela sobrevivência. Durante todo o tempo, lutamos para ter linhas equilibradas economicamente. Em algumas conseguimos conquistar alterações, mas a maioria continua operando de forma paliativa por sobrevivência, sempre sujeita aos interesses e às fronteiras impostas pelos consórcios.

Em 2020, no momento pandêmico, mais uma vez o sistema apelidado de transporte alternativo se provou ao transportar profissionais de saúde e de serviços básicos na cidade, enquanto os consórcios não tiravam seus veículos das garagens. Hoje, a história continua sendo escrita com mais uma reformulação no transporte, e a cada passo dado o questionamento é reforçado. Onde nossa participação é prevista? O STPL, que foi criado pelo então prefeito, será abandonado pelo seu criador?

Precisamos aplicar mudanças de forma justa, visando mais qualidade de operação. Então, fica a pergunta: há previsão de frotas híbridas ou garagens híbridas?

Muito obrigado a todos, que fique registrada a nossa história para quem hoje não conhece.

(PALMAS)

O SR. DANIEL MENDES – Bom dia, Presidente Marcelo Diniz. Bom dia, Secretária. Bom dia para todas as autoridades aqui presentes.

É muito difícil a gente hoje estar aqui, porque parece que está tudo uma maravilha, né? Mas infelizmente não está. Vou pegar um assunto aqui meio polêmico e quero começar da seguinte forma. Hoje vim aqui falar sobre o recadastramento do Jaé, publicado no dia 28 de julho com validade até ontem, dia 11 de agosto, totalizando 14 dias. Esse decreto teve o foco de recadastrar os permissionários de três sistemas diferentes: STPL, TEC e STPC, que não instalaram o validador Jaé. Caso as pendências não sejam cumpridas, o permissionário perde sua permissão.

Quero entrar em outro assunto aqui meio polêmico. Já deixo claro que ver um grupo sentando à Mesa intitulando-se representante do sistema e pedindo esse tipo de pauta causa no mínimo espanto. Posso estar enganado, mas pelo que é observado, o foco neste momento está na reformulação da rede e preparação dos editais das concorrências de ônibus. Quem provocou isso tem que saber da responsabilidade e assumir esse ato.

Gostaria de deixar claro que existem inúmeros fatores para que os permissionários não tenham até o momento conseguido efetuar sua atualização com foco no Jaé, entre eles a falta de veículo por tempo vencido; a falta de veículo por acidente, roubo, furto ou terrorismo, como foi o caso de vans queimadas pelo poder paralelo; a dívida ativa; a comunicação que não chega da forma correta para os permissionários. Muitos permissionários estão trabalhando como auxiliar em outras permissões

tentando se recuperar, e com esse prazo de 14 dias não conseguirão ir para lugar algum.

Então, solicito à Secretária e a esta Casa que esse recadastramento seja estendido pelo menos até o fim do ano, para que possa chegar a informação a todos e que todos possam ter tempo hábil para se habilitar.

Quero deixar registrado aqui que tem um grupo que se intitula representante do transporte. Esse grupo não representa o... não nos representa. Esse grupo está tendo acordos obscuros com gente do Governo, inclusive com gente que mora na Ilha do Governador.

Então, isso aqui é uma coisa que é muito triste para a gente, que a gente luta, luta, e a gente é massacrado todo o momento. É toda hora áudio em grupo falando que a gente não representa ninguém. Acho que a gente tem uma história. Será que a gente cancelar 40 milhões de fuga de rota, isso não serve para o transporte... para todo mundo? Será que a gente conseguir os dois turnos, isso não serve para todo mundo?

Então, aqui, o grupo de que faço parte e de que tenho orgulho de fazer, a gente briga pela unidade, e não no individual. Então, deixo aqui a minha tristeza.

E quero deixar outra situação aqui bem clara. Perdemos muitos companheiros na pandemia. Ficamos muito tempo articulando para saber como é que a gente ia chegar ao metrô, chegar aos poucos BRTs, enquanto os empresários tiraram os ônibus da rua. Então, peço aqui a meus companheiros de luta que deem uma salva de palma a todos aqueles permissionários que perdemos na pandemia.

Muito obrigado.

O SR. JEFERSON ALMEIDA – Bom dia, Presidente da Comissão de Transportes. Muito obrigado pela ajuda que o senhor tem nos dado, essa oportunidade.

Bom dia, Secretária Maína. É um prazer tê-la aqui, para poder nos ajudar a solucionar todos esses problemas do transporte alternativo. Bom dia, categoria, a nossa categoria, o transporte alternativo.

Bom, eu vou falar um pouco do que é muito necessário para essa categoria. Além de todas essas demandas, um dos principais é o subsídio. Não poderia falar sobre o subsídio sem citar o acordo feito em 2022 entre prefeitura e consórcios. Nesse acordo foi definido o valor de subsídio mediante cláusulas impostas pelo poder público. O pagamento do subsídio é feito por quilômetro rodado, onde se encontra incluso o fator indenizatório por antecipação dos fins dos contratos. No meu entender o seguinte, como se você trabalhasse numa empresa fosse mandado embora, recebesse a indenização e, daqui a pouco, a empresa lhe contratasse de novo. Lindo isso. Com as vans, há três anos, a gente não tem nenhum tipo de ajuda, nenhum tipo de subsídio. Pelo contrário, você chega à Prefeitura, tudo é difícil. Tudo é complicado.

Por isso, Presidente, eu sei que o senhor é da base do Governo. Se o senhor pudesse falar com o prefeito, pois eu não sei o que ele tem contra a gente. É muito difícil adquirir qualquer coisa nessa categoria. Acho que até um papel Chamequinho que o senhor pedir na prefeitura será difícil. Vai falar que tem que pedir requerimento para poder acontecer a coisa para a gente, entendeu? Nisso, a categoria vai sofrendo. Nós não temos como comprar veículos novos, nós não temos como consertar os veículos e poder oferecer para a população uma boa condição de transporte, porque é isso que a gente quer. É o direito digno de poder trabalhar, de sair de casa, de trazer o sustento para nossa família e ter o prazer de poder ter um ar-condicionado numa van, de poder ter como consertar, de poder consertar um banco, de poder trocar um pneu, de poder fazer a manutenção decente para poder oferecer, que é o mais importante para a população do Município do Rio de Janeiro um transporte digno, de qualidade. Que a pessoa possa chegar: “Eu quero ir de Uber, eu quero ir de van, eu quero ir de ônibus, eu quero ir de VLT”. Não que o prefeito, por achar que gosta disso ou daquilo, que ele tem que escolher qual o modal que a população quer ir. Ele tem que ter, a população tem que ter direito de escolha, de falar: “Eu quero ir aqui”. Mas, para isso, nós temos que ter qualidade no nosso atendimento para a população, e isso não estamos conseguindo.

Mas vou, deixa-me atentar um pouco aqui ao que a gente foge, porque é muita coisa.





O pagamento do subsídio é feito, já falei. O que foi atualizado, prevendo o início da licitação já em novembro deste ano, sendo o início de um processo de quatro fases previstas até 2028. Voltando agora para a nossa realidade, que é a van, o subsídio irá equilibrar economicamente, Secretária, a operação? Vamos lá. Já tendo resposta, já lhe respondo que não. Com o subsídio, eu teria remuneração pelas passagens recebidas pelo usuário e um complemento pago pela prefeitura. Mas essa balança vai desequilibrar bem rápido. Com o aumento das frotas de ônibus, feito nos últimos meses, a queda da rentabilidade é gravemente sentida – vai ficar pior.

Os três editais já divulgados preveem um aumento de 341% nas áreas objeto da licitação, pulando de 199 para 680 ônibus. Resumindo, não terá espaço para a gente, não está tendo. Onde está colocando os ônibus, está inflamando. Correto. É o bem da população, mas e a gente? E o espaço para a gente? É isso que nós queremos saber. O que vai acontecer com essa categoria?

As passagens recebidas dos usuários vão diminuir gradativamente nas vans e a prefeitura, mesmo que pagasse subsídio, não registraria na mesma velocidade que cai a quantidade de passageiros transportados.

Nesse cenário, surge a pergunta: O que fazer? O sistema de vans se valeu de ser um veículo com menor capacidade e maior velocidade para operar com frequências menores e prevalecer sobre a concorrência. Isso acontecerá cada vez menos com ônibus operando apenas com o quilômetro rodado. Além de ter sua renda previsível, não terá que contar com a quantidade de passageiros transportados.

É simples, quanto mais viagens de ônibus, mais assentos disponíveis, menos passageiros para as vans.

Concluindo, Presidente, precisamos, sim, de uma nova forma de remuneração, a qual contemple todos os custos operacionais com a prestação de serviços dignos. Precisamos renovar nossas frotas, manter as vans com foco na qualidade do serviço, como sempre teve, e ter a atenção devida como um dos modais mais importantes da cidade.

É possível coexistir, mas dependeremos do desejo do Poder Executivo e desta Casa de Leis. Aproveito e deixo à Secretária o seguinte questionamento: queremos servir a população e nossa situação hoje é crítica. A Prefeitura tem algum plano de auxílio emergencial ao permissionário? A forma de remuneração pode seguir o mesmo caminho que as licitações de modal Rio? Se sim, quais os valores iniciais avaliados?

Obrigado a todos; obrigado, Secretária; obrigado à categoria.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Obrigado. Por favor, gostaria de pedir ao pessoal para atentar ao horário, a fim de que todos possam falar, para não excluirmos ninguém da fala, certo? Vamos lá!

O SR. JOÃO MARCOS CASADIO – Bom dia a todos, aos membros da Mesa. Agradeço de antemão pela boa vontade de marcar esta Audiência Pública para discutir assuntos relevantes.

Eu vou falar sobre o Programa de Recuperação de Créditos de Multas Disciplinares (RECREd). Já foi falado há pouco aqui, então vou pular alguma coisa. Todos sabem que a iniciativa de reabrir o RECREd partiu da Secretaria, por conta de uma demanda que foi passada na questão do pessoal da Rocinha, que ficou impossibilitado de fazer o RECREd. No início desse ano, solicitamos que fosse reaberto, mediante o fato do ocorrido com as linhas da Rocinha, como eu disse.

Deixo o agradecimento à Secretária Maína Celidonio, ao Presidente da Comissão de Transportes, Vereador Marcelo Diniz, ao Vereador Poubel, ao Vereador Pato e ao Secretário Alexandre Isquierdo, que compreenderam a demanda e trabalharam para resolver o problema.

Voltando ao RECREd, a solicitação foi feita para que todos, por justiça, tenham o mesmo direito de ingressar no plano disponibilizado. Demorou um pouco, a Secretária conseguiu, graças a Deus, convencer o Prefeito a essa reabertura, que vai ser feita em setembro, mas, ao ser publicado, analisamos que a forma que está sendo disponibilizada poderia ser num modo diferente. Gostaríamos de solicitar que o RECREd fosse um plano contínuo de recuperação sem fechamento – é uma sugestão, Secretária –

e que seja um canal importantíssimo para que o motorista autônomo se regularizasse, colocando suas contas em dia.

Já seguindo nesse viés, viemos solicitar às autoridades presentes, já sabendo que são esferas distintas – Município e Estado – que possa haver um alinhamento com o Estado quanto às multas do Detran cometidas nesse mesmo sistema, facilitando a vida do permissionário no âmbito do Estado e do Município.

Obrigado a todos, obrigado aos colegas que estão aí em cima, estamos juntos.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Com a palavra, o senhor Gilberto Neves.

O SR. GILBERTO NEVES – Bom dia a todos, Presidente Marcelo, Secretária Maína, bom dia a todos os senhores.

Senhores, senhoras, eu não estaria aqui hoje se não acreditasse nesse grupo de que faço parte. Eu não estaria aqui hoje, Secretária, se não valesse a pena brigar por uma categoria composta por chefes de família. Não é fácil qualquer pessoa comprar um veículo que hoje custa R\$ 450 mil, não é fácil ter esse tipo de crédito no mercado. É uma categoria que, quando se tem esse crédito no mercado, com certeza é composta por pessoas que merecem respeito. Merecem o respeito da agência bancária, merecem o respeito do segmento em que trabalham e o respeito pelas conquistas por que lutam. Se eu não acreditasse nesse grupo que está aqui hoje, eu não estaria aqui.

Há 48 dias, fui internado no CTI na urgência com infarto agudo do miocárdio, e Deus me manteve aqui na Terra. E estou aqui hoje. O meu médico vai brigar comigo, mas estou aqui hoje para brigar por uma categoria, Presidente, para brigar por um serviço pelo qual fizemos de tudo. Deixamos nossos familiares em casa e estamos na luta para servir a maior cidade turística do mundo, a Cidade do Rio de Janeiro.

É claro que não poderíamos deixar de falar da implementação do Jaé na Cidade do Rio de Janeiro. Hoje estamos completando 11 dias da proibição do uso do Riocard no município, sabendo que estamos em período de transição, que problemas vão ocorrer, e a tendência é a melhoria do sistema a cada dia, mas precisamos ressaltar que somos motoristas autônomos e que o impacto é real e direto nas nossas operações. Vimos solicitar intervenções imediatas, Secretária Maína, nos seguintes pontos:

1. Os cartões Riocard, tanto municipais quanto intermunicipais, estão sendo aceitos nos testes que fizemos, o que leva o passageiro a não buscar o Jaé, diminuindo a demanda das vans.

2. Sumiço de passagem nos validadores e problemas no CCT – aplicativo da Prefeitura –, em que as passagens não constam no aplicativo, não temos o controle de quanto estamos transportando e de quanto receberemos.

3. O pagamento semanal é um grande problema para nós, pois se houver um problema operacional no sistema, pode deixar o permissionário, Presidente, 14 dias sem repasse financeiro. Lembrando que todos nós que trabalhamos no transporte alternativo somos autônomos. É necessário aumentar a frequência dos repasses para pelo menos três vezes por semana. O ideal seria D+2, sendo possível efetuar o abastecimento, a manutenção, o pagamento de motoristas, despachantes, fiscais e principalmente a conservação dos veículos.

Reiteramos que, em um momento histórico de mudança da cidade, precisamos de ajuda, porque não temos nenhum tipo de suporte financeiro. Por que não autorizar somente os cartões do BUI a serem validados nos validadores das vans temporariamente, os validadores que já estão nas vans? Sabemos que não haverá integração, mas estaremos ofertando um serviço e diminuindo problemas de migração do usuário. Se não pudermos ir por esse caminho, poderia ser diminuir a quantidade de máquinas de Riocard nos ônibus a um percentual aceitável para equilíbrio dessa demanda.

Gostaria, desde já, Presidente, da oportunidade de solicitar que a Comissão de Transportes possa ser interlocutora da categoria, corroborando com o Poder Executivo. E aqui protocolaremos nossa contribuição a essa comissão, validando a união dessas duas esferas em prol da categoria e da Cidade do Rio de Janeiro. Espero que sejam vistos com bons olhos,





que essa turma, que esses chefes de família, que esses profissionais que aqui estão hoje tenham a oportunidade de mostrar à Cidade Maravilhosa do Rio de Janeiro que somos capazes de exercer uma função em prol da população do Rio de Janeiro.

Presidente, agradeço a minha fala. Secretária, agradeço a minha fala.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Obrigado.

Os próximos oradores, por favor.

O SR. CARLOS ALBERTO DE SOUZA – Bom dia para todas as autoridades aqui presentes. Bom dia, transporte alternativo. Bom dia, Secretária.

Secretária, estamos aqui tentando apenas colaborar o máximo para que essa transição entre o sistema de bilhetagem seja o mais breve e o menos doloroso para a gente. E para que isso ocorra, a gente tem que aqui expor alguns problemas que estão ocorrendo do Jaé neste momento.

O suporte do Jaé atualmente vem atendendo somente via e-mail, sem outras opções de contatos entre operador e secretaria. Isso vem causando um acúmulo muito grande de demandas sem soluções definitivas e respostas muito demoradas. Temos vídeos e relatos comprovando que vários passageiros, após acabar de fazer suas recargas, ficam com o comprovante na mão, e quando vão passar no validador, está dando gratuidade. Isso está sendo um problema para todo mundo que está aqui nesta Casa, porque a mídia está dizendo que nós não estamos carregando gratuidade, e o problema não é esse, o problema está no Jaé. Vários passageiros estão se beneficiando dessa fragilidade do sistema e estão burlando a emissão de gratuidade.

Tivemos hoje um companheiro que informou que a filha dele é aluna da rede pública, utiliza o aplicativo pelo QR Code, mas, quando chega no validador, dá como passagem liberada, não dá gratuidade. Veículos que antes transportavam 20 gratuidades por dia, pasmem os senhores, hoje estão carregando até mais de 80, sendo que essas gratuidades, muitas delas, são cartões com carga. Cartão com carga, mas que não é dado como passagem no validador.

Temos, Secretária, vários operadores hoje com ofício de instalação da máquina Jaé em mãos, e a informação que temos lá no Guerengê é que não tem máquina para instalação do Jaé neste momento. Em uma das reuniões que a Prefeitura fez nas APs para divulgação do Jaé, mais precisamente lá em Bonsucesso, lhe foi feita uma pergunta, Secretária, se o ressarcimento... por que, naquela época, tudo era boato referente ao Jaé, ninguém tinha dados precisos. Então, lhe foi perguntada se o ressarcimento seria apenas um dia na semana, que era o boato que estava ocorrendo, e a senhora disse que não, que seria no molde de D+2 ou, talvez, D+1.

Nós gostaríamos de saber o que ocasionou para que não fosse dessa maneira de D+2 ou D+1. E esse ressarcimento semanal está matando muita gente, como já foi falado anteriormente pelo colega. E pedimos encarecidamente que isso seja resolvido e modificado o quanto antes.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns. Quero registrar a presença do nobre Vereador Wagner Tavares, que está aqui com a gente. Próximo orador, por favor.

O SR. BRUNO REZENDE – Bom dia a todos. Em primeiro lugar, agradeço à Secretária Maína Celidonio, à Comissão de Transportes desta Casa, pela abertura deste espaço democrático.

Meu nome é Bruno, sou operador de transporte de Serviço de Transporte de Passageiros Complementar Comunitário (STPC), conhecido como transporte comunitário, como sistema de cabritinho. Esse modal tem por finalidade clara garantir a locomoção dos moradores de comunidade que, historicamente, ficam à margem da mobilidade urbana. Dito isso, Secretária, a minha pergunta é direta: qual é o plano de operabilidade do sistema cabritinho dentro da nova proposta do Rio de Transporte? O STPC está contemplado como modelo de subsídio, tarifa zero ou qui-

lômetro rodado, ou outro formato de ajuste técnico que permita a nossa permanência e desenvolvimento dentro do sistema oficial que está sendo implementado?

Temos nossas particularidades e precisamos saber se haverá previsão legal, orçamentária, estudos com operadores ou criação de um grupo de trabalho para falarmos das particularidades do STPC para que sejamos, de fato, incluídos nesta cidade. Essa é uma das perguntas.

Gostaria de abordar uma questão recorrente e relevante para vários permissionários. Atualmente, modais que operam com o mesmo tipo de veículos, devidamente legalizado e cadastrado na SMTR, não podem realizar permutas entre si, mesmo quando há necessidade operacional justificada. Em razão dessa restrição, surgiram dificuldades práticas na cobertura de trechos, substituição emergencial de operadores e flexibilidade na prestação de serviço, sobretudo em comunidades com demandas específicas.

Diante disso, pergunto à senhora: por que os modais que utilizam o mesmo tipo de veículo regularizado na SMTR não são autorizados a realizar permutas operacionais entre si, mesmo sob circunstâncias controladas e justificadas? Há possibilidade de a Secretária viabilizar essa permissão por meio de decreto, resolução ou instrumento normativo que estabeleça critérios de responsabilidade e limite para essa prática?

Ressalto que esse tema já foi tratado em diversas reuniões realizadas em Áreas de Planejamento junto com a senhora, com ampla concordância entre representantes de sistemas e autoridades presentes, nas quais a senhora esteve à frente em todas, presencialmente.

Uma regulamentação simples poderia desburocratizar operações cotidianas e apoiar a regularidade dos serviços e fortalecer a autonomia dos operadores legalmente constituídos. Esse é um pedido também, Secretária.

Linha de crédito. Dirijo-me, hoje, não apenas como um transporte municipal, mas como um trabalhador que há anos enfrenta desafios da mobilidade urbana nas comunidades do nosso Rio de Janeiro. Sou permissionário do STPC e, como muitos, venho incluído no processo de recadastramento obrigatório pelo Decreto nº 56.456. Um passo importante, sem dúvida, mas que exige mudanças profundas na nossa operação, com a modernização da frota, adequação ao bilhete digital, tudo isso com recursos que, infelizmente, a maioria de nós não tem acesso.

A Prefeitura tem em mãos um instrumento poderoso, o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Por meio dessa linha de crédito, como... urbano, o microcrédito produtivo, seria possível oferecer suporte real e imediato aos permissionários com juros acessíveis, orientação técnica? Não estamos pedindo favor, Secretária, estamos solicitando justiça, reconhecimento e investimento.

Por isso, fazemos um apelo aos nobres vereadores e à Secretaria de Transportes, que com compromisso seja formalizado por meio de projeto de lei ou programa específico que garanta que nenhum trabalhador fique de fora dessa transição por falta de recurso. Que esse articule com instituições financeiras que se incluam no orçamento e construa uma política pública que olhe para nós como parte de solução, não como problema.

A modernização do transporte comunitário só será verdadeira quando vier acompanhada de inclusão financeira, técnica e social. Que esta audiência não seja apenas um espaço de escuta, mas uma resposta concreta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Com a palavra, o senhor André Luiz Lima.

O SR. ANDRÉ LUIZ LIMA – Bom dia a todos, bom dia, Presidente Marcelo Diniz; bom dia, Secretária Maína Celidonio; bom dia, Thiago; bom dia a todos desta Mesa. Bom dia, o Transporte, em agradecimento aqui ao Movimento em Defesa do Transporte Alternativo (MDTA) por ter cedido esse espaço para nós do STPC – Cabritinho Comunitário.

Então, Secretária, eu vim falar com a senhora, primeiramente, para agradecer muito, muito, muito o atendimento e o carinho que a senhora tem com o transporte comunitário. E quero agradecer aqui o prefeito Eduardo Paes, quando a gente fez várias, várias, estar em cima do Eduardo Paes para a gente poder ser reconhecido, e acabou que se deu





esse reconhecimento do sistema STPC, que foi criado lá no Complexo do Alemão. E cumpre, ainda, agradecer aqui ao Marcio Ribeiro, o Vereador que mais deu apoio a esse sistema Cabritinho, junto com o Deputado Pedro Paulo, de quem também não posso esquecer – e nem o Schleder, conseguimos muitas coisas juntos.

Então, o que acontece, Secretária, o que está acontecendo é que tem pessoas que nem têm permissão, nem têm a permissão do STPC Cabritinho. Tem pessoas que estão, tipo assim, procurando a senhora e negociando, e tem muitas coisas que estão nos preocupando. Então, eu, André, sou um dos representantes. Acredito muito no Thiago, para o qual o Prefeito já deu o título como representante maior e conhece todos os representantes do cabritinho, e acredito muito também no que a senhora vem nos representando, negociando e conversando conosco e tem muitas coisas preocupando o STPC, porque a categoria, eu vim aqui falar em nome dela, a gente só quer trabalhar, só quer trabalhar e mais nada, porque são coisas que as pessoas estão negociando e que estão assustando todos os moradores.

Portanto, o STPC foi criado para atender diretamente a comunidade, muita gente ali é carente e não tem esse conhecimento igual o transporte, o MDTA, esse pessoal tem. E aí, o que acontece? Eu não queria que o transporte STPL ficasse meio chateado porque são duas comissões de transporte, uma querendo aparecer, outra lutando realmente pelo transporte, mas o STPC Cabritinho gostaria que a senhora pudesse dar um pouco mais de atenção ao Thiago, que realmente tem o conhecimento de todas as lideranças de todas as comunidades e sabe do que a gente precisa.

A gente não está aqui para fazer nenhuma cobrança à senhora, a gente confia e acredita muito na senhora, no Eduardo Paes, o criador desse sistema do STPC, no Marcio Ribeiro, no Guilherme Schleder, e agora o nosso parceiro, que é o Presidente, que é um prazer enorme estar conhecendo o senhor – e também conto agora com essa ajuda daqui para frente, do senhor.

Então, encerrando aqui a minha palavra, cabe agradecer mais uma vez ao MDTA por oferecer o espaço para nós, que esse espaço é de vocês, e perdoem se eu pequei em alguma coisa, eu vim aqui para falar do meu sistema.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns.

O SR. MAURO BASTOS – Bom dia ao Presidente desta Casa, à nossa Secretária de Transporte, a todos os vereadores desta Casa que sempre apoiaram o transporte. E bom dia aos meus companheiros de trabalho, que saem de casa antes do sol nascer e voltam para casa tarde da noite lutando pelo sustento de sua família, em que o transporte alternativo é nossa principal base.

Eu me chamo Mauro, sou permissionário e representante de linha. Venho hoje aqui pontuar sobre os contratos. Contribuindo aí com um companheiro que já falou anteriormente, os contratos do STPL licitados previam 10 anos de duração, renovável por igual período. Os contratos vencidos não foram renovados, venceram e foram abreviados, que é o caso da Zona Norte e a Zona Oeste. O vencimento dos contratos da Rocinha e Jacarepaguá, questionamos por que não foram chamados como previsto em edital. Naquele momento, o retorno da SMTR em reuniões conduzidas nas APs encaminhava a impossibilidade técnica e jurídica motivada pela não apresentação de 90% das apólices de seguro garantia. Buscamos a Comissão de Transporte e, naquele momento, através dela, foi encaminhada à SMTR cópia de levantamento feito junto a uma das principais corretoras utilizadas, chegando ao equivalente de 72,8 da totalidade, mesmo sem incluir outras corretoras e sem incluir permissionários que efetuaram o depósito caução, o que elevaria consideravelmente os percentuais apresentados.

Mesmo com as comprovações, as renovações não foram encaminhadas. Em seguida, a SMTR convoca os permissionários para a instalação do Jaé, recadastramento e assinatura do termo de outorga, com prazo de cinco anos renovável por mais cinco e revogável a qualquer tempo. A qualquer tempo, se a Secretaria precisar, poderemos deixar de existir.

Em meio a esses fatos, trago o meu questionamento. Por que a SMTR optou pela não renovação dos contratos, como previa o edital? Ou seja, substituir permissões geradas por licitação por termo de outorga.

As vans somente são previstas até o fim da transição do sistema de ônibus em 2028. Como ficamos depois de 30 anos de dedicação do sistema? Quais os números que a Prefeitura pensa para o nosso modal? Quais os moldes estão sendo estudados?

Agradeço aqui a esta Casa a oportunidade de estar sempre recebendo a gente, e que veja essa categoria com carinho, porque depois de 30 anos de dedicação a gente está quase sendo exterminado.

Muito obrigado, meus companheiros.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns.

O SR. GUSTAVO PEREIRA DE MACEDO – Bom dia a todos. Me chamo Gustavo Macedo, sou participante do Fórum de Mobilidade com o Licínio e também sou uma liderança comunitária da região Vila Isabel, Maracanã e arredores.

O Vereador Marcio Ribeiro, que estava participando aqui, ele conhece, sabe do meu trabalho desempenhado na região, com os grupos dos ônibus, onde a gente informa as localizações dos veículos, grupos de demanda dos moradores de segurança e da Prefeitura. E eu queria também registrar que, além de mim, tem o meu companheiro de luta no transporte público, o João Pedro Tavares, que vai falar a seguir.

Portanto, venho aqui nesta Casa trazer a preocupação de que estamos vivendo na região com a drástica redução do número de viagens das linhas municipais de ônibus que atendem não só a região do Maracanã, Vila Isabel, Tijuca, Grajaú, mas também toda a região do Rio de Janeiro, da capital.

Por exemplo, temos a linha 629, que faz o trajeto Irajá/Saens Peña, que teve redução de 75% das suas viagens no dia. Também tivemos uma redução na linha 222, Vila Isabel/Gamboa, com 45% da sua redução. Ressalto para essa segunda linha citada, a 222, que ela atende dois hospitais importantes na cidade que nenhuma outra linha atende, que são o Hospital Municipal Jesus e o Hospital dos Servidores. E essas linhas sofreram reduções, como outras linhas. Cito a 315, Central/Recreio; 112, Terminal Gentileza/Gávea, que são linhas importantes na cidade, além de outras várias.

E nos preocupa muito, na região, porque a redução não vem sendo feita de forma clara e transparente, uma vez que a população não fora consultada sobre, não fora comunicada previamente como rege a lei. Todos ficaram sabendo do fato apenas quando ele já estava consumado, através das mídias, como rádio, televisão, jornais e afins.

E o transporte público influencia a vida de cada munícipe do Rio de Janeiro. É um direito nosso de ir e vir. E afinal, se temos o subsídio pago pela nossa verba pública, que é dos impostos direcionados à Prefeitura do Rio, por que não ocorreu uma pesquisa de demanda com essa população que mais sofre com esse transporte? Será que toda essa problemática seria avaliada na nova gestão que será alinhada após as licitações? Me preocupa, e preocupa muito a todos que eu represento aqui hoje, se vamos ter essa falta de olhar humano e empático no dia a dia do cidadão carioca que estamos tendo hoje após as licitações novas.

Além disso, hoje, tal controle feito de carregamento das linhas é feito através das roletas. Mas lembro a todos que a gente está, por exemplo, nesse período, numa transição do Riocard para o Jaé. Nós tivemos o fato de idosos que devem entrar pela porta traseira, caso não tenham o Jaé. E também tivemos equipes, nos primeiros dias de operação do Jaé, da SMTR, garantindo o embarque, seja de gratuidade ou não, dos passageiros. E tais dados não foram computados, de carregamento das linhas. Com isso, influencia para o SMTR, por exemplo, que linhas como as citadas acima não tenham um carregamento devido, quando na verdade estão carregando, mas não está sendo computado no sistema. Entendo eu, como munícipe do Rio de Janeiro, que tal apuração está sendo falha.

Além disso, é preciso criar formas minuciosas ao extremo para controlar essa avaliação de demanda das linhas e trajetos, porque fecho a minha fala dizendo a todos aqui presentes: o transporte não é lucro para empresas, o transporte é um direito de ir e vir do cidadão para o seu





trabalho, para sua faculdade, para o seu lazer, para onde ele quiser ir. É um direito, e não é um lucro. Ele tem que ser visto minuciosamente para entender do que aquele usuário necessita ou não.

Para fechar, agradeço ao Presidente, à Maína, a todos os presentes a oportunidade de fala aqui na nesta Casa.

Muito obrigado.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns.

Convidar o Senhor João Pedro Tavares, o Senhor Antonio Bustamante, o Senhor Caio Figueiroa para finalizar. O Senhor Paulo Vitor e o Senhor Luiz Guilherme, finalizando as falas.

O SR. JOÃO PEDRO TAVARES – Bom dia a todos.

Me chamo João Pedro Tavares. Integro também o Fórum de Mobilidade Urbana, mas venho hoje como um munícipe comum, como um munícipe que sofre com o descaso no transporte público que a população está sofrendo.

Queria saudar o secretariado de transportes aqui presente, em especial o Subsecretário Guilherme Braga, por ter sempre sido solícito a ouvir a população. Parabenizar também pela implantação do Jaé, que, apesar dos problemas que teve, é um avanço importante para o funcionamento do transporte na cidade. Saudar também o Presidente da Mesa Marcelo Diniz por estar aqui recebendo a gente.

No começo da sessão de falas, o Senhor Licínio fez falas excelentes. Eu, ainda como jovem e inexperiente na militância, o tenho como mentor. Até por essa minha inexperiência estou extremamente nervoso, mas enfim, vamos ao que interessa. Eu venho aqui expor uma preocupação, porque, ainda em 2014, o então e ainda Prefeito Eduardo Paes já prometia ônibus com ar-condicionado, inclusive estipulando prazo até final de 2016, como nós podemos ainda hoje, em 2025, já passando da metade de 2025, podemos presenciar que não ocorreu.

Portanto, eu pergunto aos parlamentares e às figuras públicas presentes: que segurança a população tem de que ela não continuará sofrendo essa mazela todos os dias nos anos que vierem após a licitação? Além disso, todo mundo aqui vê o Prefeito Eduardo Paes como possível candidato ao Palácio Guanabara nas eleições do ano que vem. Portanto, caso ele se candidate e seja eleito, ele poderia propor a expansão e a melhoria da infraestrutura férrea no Estado do Rio de Janeiro, que é um pedido que a população fluminense pede em coro, daqui da capital à Baixada Fluminense. E, ao invés disso, ele vem me falar de BRT. Desculpa, mas eu sou usuário do BRT e eu posso atestar a você, com certeza: se o BRT não é suficiente para suprir a demanda da Zona Oeste, imagine da Baixada Fluminense!

Então, tendo ponderado isso, eu gostaria também de ressaltar a redução de viagens que houve no mês de julho, como o meu amigo Gustavo Macedo, que sempre está aí para me apoiar, fez muito bem em colocar aqui, que foi uma redução que afetou a população. Foi dito que a redução foi principalmente no horário de pico, mas eu estou aqui para afirmar a vocês que não foi somente no horário de pico. Inclusive a redução está causando danos graves à população.

Se alguém duvida do que eu estou falando, vá usar as linhas que o meu amigo Gustavo citou aqui. Gostaria até de citar como exemplo o Vereador Felipe Pires, que semanalmente usa o transporte público, em específico o trem, para entender a situação da população, para ouvir a população, como deveria ser a função de todo parlamentar e de todo o secretariado da Prefeitura. Porque é sempre importante lembrar que é a gente vai votar, a gente que vota nos nossos representantes. Eles estão para botar a nossa voz no funcionalismo público.

E é sempre importante lembrar que o mesmo prefeito que se diz contra as empresas de ônibus, ao ressaltar tanto a caixa-preta que é o Rio-Card, é o mesmo que em 2028 vai eliminar toda a concorrência do maior monopólio deste país, eu arrisco dizer, e inclusive o *ranking* do Índice de Qualidade de Transporte (IQT) imputou a melhor avaliação do município à empresa que opera sozinha em Santa Teresa e que, se você perguntar ao morador, eu acho que eu não posso nem dizer o que ele responderia aqui.

Inclusive, eu gostaria de aproveitar o meu espaço de fala aqui saudando os amigos do transporte complementar, e perguntar para vocês: se o grupo de empresas, cujo dono tem hotéis em Portugal e vive uma vida luxuosa, pode receber subsídio, por que quem mora na periferia não pode receber? Por quê? Porque eles têm mais direitos que a gente. Nós somos trabalhadores, nós somos minoria, nós somos população que tem menos acesso a direitos. A gente está aqui porque eu, mesmo tendo entrado há pouco nessa vida, eu entrei porque tem pessoas por aí que não tem voz. Eu vim aqui para representar essas pessoas. Eu vim aqui recebendo nada, eu estou aqui com um salário de zero reais. Eu estou aqui pela vontade de mudança na Cidade do Rio de Janeiro e seus arredores.

Então, tendo o cenário da atual conjuntura, com o domínio do monopólio que está por vir na cidade, eu pergunto a vocês: essa nova licitação já é ou já era?

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Obrigado. O próximo orador inscrito. Eu só peço que fale o nome, por favor.

Quero também anunciar aqui a presença do Excelentíssimo Senhor Vereador Rick Azevedo. Rick, se quiser fazer uso da palavra, fique à vontade.

O SR. ANTÔNIO BUSTAMANTE – Saúdo esta Casa, em nome do Presidente, Vereador Marcelo Diniz. Um bom dia a você. Bom dia aos companheiros de Mesa, e bom dia a toda a Plenária.

Eu me chamo Antônio Bustamante, sou diretor do Sindicato Rodoviário do Município do Rio de Janeiro, SINTRUCAD-RIO.

A gente vê essa licitação com muita preocupação, porque hoje eu vejo aqui muitos questionamentos sobre o setor de transporte urbano, de ônibus, mas estão se esquecendo de uma categoria, que é a categoria rodoviária. Nós já fomos uma categoria de 45 mil trabalhadores.

Ouvi aqui questionamentos sobre a época da pandemia. A nossa categoria perdeu 120 companheiros de Covid-19. Sabe, eu não vi a mídia falar e ninguém se preocupar com isso, que é uma categoria que nunca parou. Ela nunca parou, ela sofreu as consequências da pandemia. Foram 120 trabalhadores que morreram e eu não vi na mídia falando sobre isso.

No momento, de 2018 para cá, nós já perdemos mais 9.000 postos de trabalho. Nove mil postos. Quando se falou lá em São Paulo, aquela demissão dos metalúrgicos, se colocou na mídia, nos jornais fazendo aquela divulgação, se eu não me engano, seriam 5.000 trabalhadores. Nós, aqui no município, só no município do Rio de Janeiro, foram 9.000 que nós perdemos. E na mídia ninguém se preocupou com o sofrimento da categoria rodoviária.

Hoje se coloca toda a modernidade que está vindo, todo esse projeto da Prefeitura, e a gente não está vendo qual é a garantia de empregos que esses trabalhadores vão ter. Qual é a garantia? Eu queria deixar bem claro aqui, Presidente, que seja registrado isso, qual a garantia de emprego que os nossos trabalhadores vão ter? Porque já perdemos 9.000 postos de trabalho e não é possível falar sobre questão de investimento, modernidade, se vai gerar desgraça na nossa categoria.

Na nossa categoria, nós temos convenções, temos acordos no setor de transporte, e tem que ser revisto isso. O sindicato quer ser chamado para essa discussão, não só em audiência, mas na mesa de negociação para dizer o que nós precisamos como usuários e como trabalhadores da profissão. Porque a nossa profissão exige cursos específicos, exigências diretas, diárias. Há setores nossos que têm exame toxicológico, têm todo um cuidado, toda uma restrição. E agora esse trabalhador vai ser abandonado? Ele vai ficar à míngua? Já não basta a discussão hoje que a gente leva, que é a questão da Mobi-Rio, que é um setor que nos aflige muito, porque aqueles trabalhadores também estão no limbo. Eles não são CLT e muito menos são concursados.

Então, a discussão que o sindicato vem travando é garantir esses empregos. E queremos que nossos acordos e convenções coletivas sejam respeitados e levados para a mesa de negociação dentro da necessidade, que nós somos usuários e profissionais do setor.

Hoje eu já vi que se fala no VLT, já está se falando a nova modalidade: VLP. E aí, o que vai fazer com esse trabalhador rodoviário? Ele vai poder





ser aproveitado nesses setores? Dentro da modernidade, dentro do que está vindo, vai ter olhos para nós, trabalhadores?

Porque eu acho que, nós, principalmente aqui, nas audiências públicas, nós temos que nos pautar muito na unidade do trabalhador. A gente não pode cogitar e pedir nada questionando outro setor, criminalizando, porque nós temos que ser unidos, porque o que mais nós estamos vendo no dia a dia é a falta de democracia e de respeito com a classe trabalhadora. Então, antes de a gente sentar aqui e se expor, a gente tem que pensar o seguinte: vamos pensar nesse trabalhador e não só criticar, e pensar nele como um todo, unidos.

É por isso que essa política no Rio de Janeiro e no Brasil todo está esfarrapada, está sem crédito e sem respeito, porque botam na cabeça do trabalhador que ele tem que brigar. O transporte alternativo tem que brigar com o ônibus, e o ônibus tem que brigar com o táxi. Isso não pode existir para nós, trabalhadores. A gente tem que exigir porque, quando a gente mudar, quando houver, de fato, representantes nesta Casa, no Congresso e no Senado, dignos da classe trabalhadora, a gente vai ter um país que vai andar e vai andar para o futuro.

A gente que trabalha com transporte trabalha com vidas, transportando, e a gente, na hora de ver o respeito por todos os setores políticos públicos que administram o transporte do Rio de Janeiro, a gente não é visto como respeitável, como digno de uma categoria.

Então, queria deixar esse relato aqui, agradecer ao Presidente e aos demais membros da Mesa, e encerrar a minha fala.

Obrigado.

(Assume a Presidência o Senhor Vereador Flavio Pato)

O SR. PRESIDENTE (FLAVIO PATO) – Obrigado.

Convido agora o Doutor Caio Figueiroa para sua fala.

O SR. CAIO FIGUEIROA – Obrigado. Bom dia a todas e todos. Saúdo a Casa em nome do nobre Vereador Marcelo Diniz e da Secretária Maína Celidonio. É um prazer estar aqui.

É um desafio falar depois de ouvir um pouco dessas histórias, dessas repercussões um pouco mais na prática social daquilo que compõe hoje o sistema de transporte do Rio de Janeiro, mas venho aqui trazer algumas contribuições em relação à modelagem jurídica que está sendo cogitada para essa futura concessão dos serviços, com o intuito de poder, obviamente, sempre buscar o aprimoramento regulatório que dê segurança jurídica. Lembrando que esses contratos integram um ecossistema, portanto, pensando sempre naquela ótica de que uma boa regulação de um dos capítulos desse sistema pressupõe uma regulação coordenada, conjunta, eficiente de toda a prestação do serviço público.

O primeiro ponto que eu queria trazer aqui para contribuição diz respeito ao critério de julgamento. Temos aí a modicidade tarifária como norte a ser buscado na prestação desse serviço público. Isso é uma vertente que decorre da própria lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O edital atual traz um regramento que aborda a modicidade, prevendo um teto de até 23 % em relação a esse desconto máximo na tarifa, sendo que, numa eventual disputa, o critério de desempate passa a ser o maior pagamento de outorga.

A minha contribuição, nesse sentido, retoma um pouco das discussões de que tive a oportunidade de participar em relação à tentativa de licitação do BRT também pela SMTR. Ali, pontuamos que não faz sentido trazer a previsão de um pagamento de outorga para uma concessão subsidiada, que hoje depende basicamente de recursos públicos. De modo que, mesmo que eu não tenha propriamente uma trava jurídica, a racionalidade econômica desses contratos pressupõe que cobrar uma outorga significa, no fim do dia, a Prefeitura tomar um empréstimo do empresário, do licitante que venha a participar dessas futuras licitações. Tomar um empréstimo, e o dinheiro retorna a ele na forma de subsídio. Isso não faz sentido. E, pior, impede a possibilidade de buscar uma tarifa mais módica que vá beneficiar, no fim do dia, não só o usuário, passageiro desse serviço, mas o próprio contribuinte. Então, essa é uma primeira questão.

Um segundo ponto que a nós também é bastante caro, no sentido de buscar um aprimoramento da base regulatória desses contratos, está atre-

lado à sistematização de remuneração. Porque, veja: hoje é certo que esses contratos são deficitários. O que quero dizer com isso é que a tarifa arrecadada não será suficiente para cobertura do custo operacional desses lotes.

Isso fica evidente na modelagem econômico-financeira referencial, que aponta a dependência do subsídio de forma corriqueira, de forma recorrente. Se a Prefeitura já está partindo dessa proposta, por que insistir no modelo de concessão subsidiada e não se valer de uma parceria público-privada? Sabemos que a lei das PPPs traz a segurança do ponto de vista do arcabouço fiscal, do arcabouço orçamentário, muito mais interessante e eficiente em favor das contas públicas. Mas, como não tenho uma definição da aplicabilidade desse regime jurídico, fica o questionamento em relação à razão de indicação da concessão subsidiada como instrumento para um serviço que tem essa alta dependência do subsídio.

Então, com isso encerro minhas contribuições no sentido de buscar aí um aprimoramento da modelagem jurídica desse projeto.

Obrigado.

(PALMAS)

O SR. PAULO VITOR – Bom dia. Cumprimento a Mesa, as autoridades, especialmente os Excelentíssimos Senhores Vereadores e a Excelentíssima Senhora Secretária.

Eu me chamo Paulo Vitor e, assim como o meu antecessor, venho aqui para trazer algumas contribuições relacionadas à modelagem jurídica e muito voltadas para os documentos que foram divulgados pela Prefeitura.

Percebo que esse projeto tem como um dos pontos de novidade a previsão de uma garagem pública. E a documentação até então divulgada indica que, até setembro de 2026, poderíamos contar com uma garagem provisória. Teremos um período para implementação da garagem definitiva e, até que isso aconteça, teremos uma garagem provisória que se instalará no local a ser definido pela própria Prefeitura. E terá a Prefeitura como a responsável pela gestão operacional dessa garagem provisória.

As concessionárias que lá se instalarão e prestarão serviço serão responsáveis pelo pagamento das despesas de consumo de energia, água e tudo mais que for necessário. E há, então, essa previsão de que essa garagem provisória pode funcionar até setembro de 2026. A partir desse período, se ainda não houver a conclusão da garagem definitiva, haverá uma cobrança de até 3% sobre o valor de avaliação desse bem. E essa cobrança poderá se estender até dezembro de 2026, que seria o marco final, a partir do qual a gente tem, então, a necessidade de se transferir a operação para uma garagem definitiva.

Esse modelo está apresentado na documentação que foi publicada, mas me parece que há muito espaço de aprimoramento e muitas incertezas sobre como isso vai funcionar. Tenho preocupações relacionadas às questões jurídicas, técnicas e ambientais relacionadas a essas garagens. Hoje não se tem clareza sobre o local de instalação dessas garagens provisórias e se será garantido que esse local seja adequado do ponto de vista técnico, jurídico e, especialmente, ambiental. É muito importante que a Prefeitura assegure que a instalação dessas garagens provisórias respeite todas essas condições necessárias ao adequado funcionamento das garagens.

Um segundo ponto muito relacionado a isso diz respeito ao fato de que, sendo um local a ser escolhido pela Prefeitura, a ser objeto de gestão operacional da Prefeitura, é importante que todo vício oculto ou passivo ambiental que se constate nessas garagens provisórias seja também garantido pela Prefeitura e que seja, portanto, uma matéria de responsabilidade da Prefeitura.

E, por fim, um ponto ainda relacionado a essas garagens provisórias que acredito que merece especial atenção é o modelo que prevê que elas têm funcionamento até setembro de 2026 e que, a partir desse período, você poderia prorrogar a utilização no modelo ainda mais provisório, excepcional, com a previsão de cobrança por um valor durante esse período que se estenderia no máximo até dezembro de 2026. Entendo que é importante destacar de maneira expressa e clara as condições que ensejariam essa cobrança adicional, para que fique muito claro de quem é a





responsabilidade por isso e em quais condições aquelas que vão ter que instalar a garagem definitiva podem ou não ser cobradas por esse valor adicional. Esse seria, então, o primeiro ponto relacionado às garagens provisórias.

Fazendo coro à fala anterior, acho que o modelo que está se propondo traz uma incongruência relacionada à definição de uma concessão com tarifas e também à necessidade de subsídio sem que haja, por exemplo, instrumentos que normalmente se constata em modelos como esse, como, por exemplo, da existência de garantias públicas.

Então, acho que é extremamente relevante que se olhe para esse modelo, buscando as coerências e incoerências que eventualmente já existem para que a gente consiga construir algo aqui que tenha a segurança e o conforto necessário para que todos os envolvidos enxerguem aqui, nesse modelo, algo que tem realmente tudo para dar certo.

E por fim, finalizando a minha fala, eu gostaria, na verdade, de fazer uma sugestão de prorrogação do prazo para apresentação das contribuições durante o período de consulta pública. Eu acho que no dia de hoje a gente conseguiu perceber o quanto esse tema é importante e caro à população e à cidade do Rio de Janeiro, de modo que é extremamente relevante que a gente tenha espaço para que todas as contribuições técnicas, econômicas, sociais, jurídicas, ambientais sejam devidamente encaminhadas e a Prefeitura se abra ao diálogo com a população.

Agradeço a oportunidade e bom dia a todos.

(Reassume a Presidência o Vereador Marcelo Diniz)

O SR. LUIS GUILHERME – Primeiramente, bom dia. Meu nome é Luis Guilherme. Quero aqui agradecer à Mesa. Secretária Maína, Subsecretário Guilherme, que já está ciente das minhas demandas há um tempo.

Antes de eu fazer alguns questionamentos, eu quero aqui deixar minha insatisfação em relação às mais de 600 reclamações protocoladas no 1746 dos moradores de Barra de Guaratiba, bairro esse que eu sou nascido e criado, no qual todas essas reclamações foram inteiramente ignoradas pela Prefeitura na questão da redução de viagens em quase 90% da linha 899, Barra de Guaratiba – Terminal Recreio, onde hoje traz um prejuízo gigantesco para nós moradores e trabalhadores da região, que ficamos reféns de uma falsa integração do sistema BRT com a nossa outra linha de ônibus, que em algumas ocasiões, devido a obras em outro bairro, acaba tendo aumento de intervalo de até uma hora.

Queria questionar também a questão da divisão de lotes para essa nova licitação, a qual me causa certa preocupação de que com quatro consórcios atuais a prefeitura não conseguiu gerir da forma mais correta possível, como que vai ser feita a fiscalização em mais de 30 lotes como foi apresentado hoje e também na reunião do Conselho Municipal de Transporte, na qual eu estive presente.

Queria questionar também em que Audiência Pública foi feita a proposta de redução das viagens de todas as linhas do município, considerando uma lei municipal que entrou em vigor em 2017, que obrigava a Prefeitura a anunciar antecipadamente essas linhas para a população. O que comprova que a população não está sendo ouvida da forma que ela tem que ser.

Se o sistema de transporte público do Rio estivesse em boa qualidade, a gente não teria mais de 20 pessoas aqui fazendo questionamentos, críticas, perguntas, seja o que for. É complicado ouvir em uma reunião de Conselho Municipal de Transporte que não houve uma redução, mas sim um aumento de 1% nas viagens no horário de pico. Mas que aumento foi esse se no horário de pico uma linha de ônibus tem um intervalo de uma hora para passar e quando passa, passa cinco, seis, sete, oito carros em comboio? Isso não é aumento. Como explicar para um passageiro que fica 45 minutos, fora do horário de pico, esperando uma linha, citando exemplo a linha 917, recentemente estendida até Padre Miguel, que vai até o bairro de Bonsucesso, quase 50 minutos esperando, falar para ele que: “Não, você está esperando, mas teve aumento de 1% no horário de pico”. Isso é um absurdo. Isso é um absurdo. O passageiro não foi consultado.

Gostaria de deixar aqui a sugestão para a Secretária de Transportes que faça mais audiências públicas, se discuta novamente essa redução de

viagens que entrou em vigor em julho durante as férias escolares e não voltou ao plano operacional antigo, junto aos passageiros para que ouça a opinião do povo e depois tome uma decisão.

Como foi bem colocado aqui pelo Gustavo de Vila Isabel, que citou linhas como 629 e 315, que tiveram 75% de reduções – e isso não é mentira, haja visto o plano operacional comparado de junho e julho que comprovam esses dados. Então, alguma coisa precisa ser feita.

O passageiro precisa ser ouvido da melhor forma possível, seja em audiência pública, seja em pesquisas em terminais, seja da melhor forma que for, só não podemos ficar reféns de dados que a gente não sabe a procedência vindos do Jaé, haja visto que – e isso já está sendo comprovado – o Jaé vem apresentando problemas. Então, como é que podemos confiar em reduzir um monte de linhas em até

75% com dados de uma bilhetagem que ainda não está 100% confiável? O passageiro tem que ter alguma resposta. A imprensa, o passageiro só ficou ciente das reduções pela rede social e só depois que as reduções foram colocadas em prática que a Secretária de Transporte fez um vídeo explicando ou se justificando.

Compreendo o trabalho da Secretária, compreendo o trabalho do Subsecretário da Prefeitura. Tenho muito a parabenizar pela melhora do BRT, até numa coletiva de imprensa a Secretária perguntou se eu estava feliz, animado, com as mudanças. Sim, até estava, mas no ponto em que meu transporte demora uma hora por causa de reduções, eu não tenho como ficar feliz. Eu queria estar feliz, queria chegar aqui, agradecer pelas mudanças e tal, só que houve mudanças que não foram significativas de modo positivo.

Então, eu queria que o passageiro fosse ouvido um pouco mais e consultado nessa questão das reduções. No mais eu quero só agradecer aqui, muito obrigado.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Parabéns! Queria deixar aqui registrada a presença do nosso Excelentíssimo Senhor Vereador e Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Vereador Carlo Caiado, que tem feito um trabalho brilhante aqui à frente da Câmara. Eu votei no Caiado porque eu acredito nele, ele é meu amigo, mas antes de qualquer coisa eu acredito no trabalho dele e isso que está acontecendo hoje aqui é fruto desse trabalho sério, digno e transparente que a Câmara vem mostrando ao longo desses últimos anos com a liderança do nosso Presidente.

Eu quero também aqui, antes de passar a palavra aqui para o Vereador Pato e depois para a nossa querida Secretária Maína, para podermos concluir aqui a audiência, quero agradecer a toda a classe trabalhadora do Sistema de Transporte Público que está aqui dentro da Câmara e pedir desculpas, em nome de toda a Câmara Municipal, pois não teve como todo mundo entrar. Tem muita gente que ficou lá fora, eu queria que todo mundo estivesse aqui dentro e também quem entrou aqui infelizmente hoje, por algum motivo porque não acontece isso, mas teve uma dificuldade para entrar aqui. Vocês acabaram alguns entrando aqui já com a audiência rolando, mas esse registro fica aqui gravado para podermos corrigir os nossos problemas aqui de dentro da Casa também.

Então, dito isso, passo aqui às considerações do Vereador Flavio Pato e, depois, vou passar para a nossa querida Secretária Maína.

O SR. VEREADOR FLAVIO PATO – Obrigado, Presidente. Mais uma vez agradeço a presença de todos, agradeço também a quem pôde subir à Tribuna para contribuir com as suas informações, com as suas opiniões.

Presidente, muito claras ficaram aqui as angústias do sistema, do STPL. Eu queria abordar algumas situações aqui e na fala do nosso amigo ali, que eu esqueci até o nome dele, mas ele falou muito de uma coisa muito importante, que é a minha opinião de fato. A gente sabe o que o sistema vem passando e quando a gente fala do avanço dos aplicativos do Uber e do 99, dentre outros, a gente fala que a gente

precisa ter um sistema forte para poder também competir com esses. Não haverá monopólio.





Eu sou um cara muito atuante, um vereador muito atuante em Jacarepaguá, onde eu vou lá, fiscalizo os ônibus, passo para a Secretaria Municipal de Transporte as linhas que estão faltando, sinalizo e sou um cara que também fiscalizo o STPL, que vou lá converso e recebo, mas a gente não pode, por mais que um erro não justifique outro, cobrar na mesma proporção, a gente não pode fiscalizar na mesma proporção, porque realmente o sistema precisa avançar muito. Acho que, e aí, direcionando à Secretária Maína, tenho certeza de que ela vai tratar com muito carinho as pautas do STPL, vai tratar todas essas demandas, porque é a prioridade de hoje aqui. Dá para ver a galeria cheia. O cara quer saber se pode comprar uma van, se vai ter contrato de cinco, 10 anos; saber se pode dormir tranquilo ou se amanhã o sistema acaba ou não. Acredito que esse não é o ponto aqui.

Nas duas últimas semanas, preciso trazer esse relato, uma rede social lá da região da Taquara, de Jacarepaguá, novamente falando, eu que sou daquela região, houve diversas publicações relacionadas ao STPL. Muito estranho, porque o senhor divulgou a audiência pública e tivemos muitas reclamações por meio de uma determinada página. E eu resido na Taquara, fui ao local para ver se de fato era o que estava acontecendo. É nítido um movimento – não sei o porquê – tentando manchar a categoria. Isso me entristece muito. Não estamos dizendo que não há problemas, sabemos que existem; assim como há motorista ruim, também há policial ruim, médico ruim; são situações pontuais. Fui até o local, na verdade a mais de um ponto de vans, entendendo que havia uma troca de bilheteagem em curso, e aí o que se dizia é que queriam boicotar o sistema Jaé, que não era a atitude da categoria.

Então, quero dizer que tenho certeza de que esta comissão está do lado de vocês. Estamos aqui para escutar, para dialogar, para pautar com a Secretaria, para levar ao Prefeito Eduardo Paes, para que possamos, de fato, ter um sistema justo, digno, para que as pessoas possam usar o transporte público com dignidade na Cidade do Rio de Janeiro.

Muito obrigado. É isso, Presidente.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Muito obrigado. Parabéns.

Para as considerações finais, a palavra é da Excelentíssima Secretária Maína.

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – Primeiro, obrigada aos vereadores da Casa e a todos os comentários. Vou tentar responder a todos. As perguntas que não forem plenamente respondidas, especialmente as mais técnicas, peço que usem o QR Code, que a gente responde de forma mais longa e detalhada por escrito. Vou começar pela pauta mais sensível, que é o transporte complementar.

A primeira coisa que posso afirmar é que o transporte complementar não vai acabar. Essa categoria pode ficar muito tranquila em relação a isso. Estou aqui há cinco anos nesta cadeira; vocês já me conhecem como pessoa sincera e direta nas minhas respostas. Então, a primeira coisa que quero falar para a categoria é que ela não vai acabar. A Secretaria de Transporte, a gestão Eduardo Paes acredita na importância do transporte complementar como essencial para a mobilidade urbana no Rio de Janeiro. Temos trabalhado com a categoria. Aceitamos críticas, mas também mostramos ações. Na pauta que a gente trabalhou até o ano passado, todos os pleitos da categoria foram atendidos. Vou pedir à minha equipe que recupere os dados. Acho que caminhamos bastante nessas pautas.

Instalação do Jaé gratuita – foi feita. Aí vou puxar um pouco da orelha da categoria, porque no final os horários estavam vagos e ninguém foi instalar. Então, agora a gente vai reabrir, vamos voltar a instalar, mas ficou aberto um tempão e muita gente ali perdeu a oportunidade, sendo que ficou um ano aberto. Então, para quem agora diz “não tem validador”, a gente vai reabrir e vai voltar a instalar, mas a gente ficou ali à disposição de vocês por um ano para instalar validador.

Então, vamos ser justos com todo mundo, tá? Então, pediram adesão do TEC à instalação gratuita. Demos a instalação ao TEC gratuitamente, tá?

Outra coisa, o canal de atendimento, atendimento virtual, foi criado. A gente tem o atendimento presencial com a Jéssica, o atendimento presencial com a Jaqueline. Inclusive, não vou aceitar a crítica do Thiago, que o Thiago é recebido lá na Secretaria quase todo mês, do STPC. O Recred, a gente deu um desconto de 50 a 90% das multas, STPL e STPC, tá? A adesão ao TEC foi feita. Está sendo feita agora, vai reabrir o Recred para todo mundo, inclusive para o TEC, atendendo ao pedido da categoria. Nova vida útil: também atendemos à categoria. Revisão do Código Disciplinar do STPL: foi atendido para a categoria.

Então, todos os pleitos que a gente recebeu, todos foram tratados – imediatamente, demorou um pouco mais, um pouco menos, mas todos foram feitos. E aqui a gente também tem a garantia de que, em relação à instalação dos validadores do Jaé, as instalações vão voltar. A gente abriu esse recadastramento exatamente para entender quem quer organizar, fazer vistoria, reabrir Recred, ou seja, tudo para todo mundo se regularizar vai estar disponível agora, tá? Instalação, recadastramento, Recred, vistoria, tudo para a gente botar a categoria toda certinha junto à Secretaria e junto à Prefeitura, tá? Então, isso é muito importante.

Outra coisa, sei que está todo mundo ansioso: “Vai ter nova licitação dos ônibus? Onde vão entrar as vans? Onde vão entrar os ônibus?”. Não sei se vocês prestaram atenção, mas aqui a gente falou: essa licitação é uma contratação de quilômetros, a rede não está definida. O que a gente quer fazer, o nosso plano até abril, quando esses novos ônibus voltam a rodar, começam a rodar? Exatamente, a categoria passar por esse último processo de recadastramento, a gente saber todo mundo que está vistoriado, legalizado, com o Jaé instalado, para a gente poder planejar exatamente aonde vão os ônibus e aonde vão as vans. A gente tem até abril para chegar. Por isso que a gente precisa que este ano todo mundo faça o recadastramento, instale o Jaé, faça vistoria, tá?

Então, o compromisso da Prefeitura é que, quando os novos ônibus entrarem em circulação em abril, a categoria vai saber exatamente onde ela vai operar. A gente só precisa terminar esse processo e terminar esse planejamento. Hoje, não tenho uma resposta para vocês, hoje, tá? O que tenho com vocês hoje é um compromisso de que a categoria está incluída, que a gente está avançando, tá? Senão a gente não estaria fazendo o recadastramento. E a gente está pronto, a gente está recebendo, a gente está conversando.

Fechou, dei prazo, eram 15 dias, gente! Mas também vocês querem... Era um cadastramento digital, só precisava manifestar interesse, tá? Então, assim, a gente botou no Diário Oficial, a gente está com o pessoal da Prefeitura sempre em contato com vocês, a gente recebe vocês, tá? A gente vai estudar, estender, mas, assim, não vou estender até o final do ano, gente. Não dá, porque, assim, a gente precisa ter os prazos para... Quem se adequou, adequou; quem não se adequou, gente, não dá, tá? Então, a gente... E o Recred vai ser reaberto, a gente vai estar... a reabertura do prazo, o Recred vai ser aberto, a instalação vai voltar, tá? Isso agora neste mês de agosto ainda, para ficar todo mundo tranquilo.

Falando coisas objetivas do Jaé, que aí são coisas importantes para esclarecer. A gente, sim, teve um problema com o pagamento de um dia, semana passada, e foi pago ontem o dia que não foi pago, tá? Já foi pago. Agora, não vou aceitar essa reclamação de falar: “Ah, não tem transparência”. Vocês não recebiam nem um papel de pão da Riocard. Agora, vocês estão lá creditados, têm acesso e vão reclamar? Pelo amor de Deus, né, gente? Aí não dá. Então, calma, também calma com o andor.

A outra coisa é em relação ao problema do cartão, tá? O cartão que está liberando gratuidade. A gente sabe que tem um erro nesse cartão. Aí vou deixar todos os permissionários tranquilos. A gente consegue ver, a Jaé consegue ver o saldo que a pessoa colocou, mesmo que o cartão não tenha debitado na hora no validador, como a Jaé tem a passagem, ela debita desse crédito. Ontem, os cartões que estão negativados foram cancelados, esses cartões serão recolhidos e o dinheiro dessas transações vai ser depositado para os permissionários. A gente está ciente desse problema, a gente está tratando e vocês vão receber, esses cartões vão ser retirados, a gente vai acertar essa situação.

Numa grande operação, são três milhões de pessoas, erros acontecem, mas a gente está ciente, ligado, vai atuar e vai consertar isso. A gente pede desculpas aos permissionários, mas quero que todo mundo fique tranqui-



lo, que a gente sabe, tem controle sobre o sistema e vai consertar isso. Então, esse é um aviso muito importante para vocês.

Agora, Riocard não vai voltar. Isso aí não adianta, gente. A gente fez todo esse esforço, são anos para o fim da caixa-preta. A caixa-preta não volta mais. Então, não tem que aceitar Riocard nas vans. O Riocard só está ali porque a gente não conseguiu chegar em um pleno acordo com o Estado para permitir a integração do bilhete único intermunicipal, que não tem na van. Então, não é nada contra vocês. É porque a gente está num processo de tirar a Riocard, que cobrava 8% dos validadores de vocês. E o Jaé cobra 4%. Então, não estou entendendo quem quer a volta.

Então, isso não tem jeito. O que dá, dá, eu falo. O que não dá, eu falo: “Não vai rolar”. Riocard de volta não vai rolar. A gente não está aqui para abraçar a máfia e botar a máfia de novo de volta com a gente. É um processo que foi longo, demorou cinco anos, mas é um processo sem volta na Cidade do Rio de Janeiro.

Então, esclarecendo. Vamos lá. Quem mais? Que são tantas perguntas. Então, em relação à frequência do pagamento, a gente entende que o pagamento semanal é pouco, e a gente ainda este mês, até a segunda quinzena, vai estender para duas vezes por semana terças e sextas.

A gente ainda quer melhorar isso. E a gente vai melhorando, mas só para o pessoal já ficar tranquilo que a gente já vai ter uma melhora nesse sentido.

Então, respondendo a algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Só pedir para o pessoal fazer silêncio, por favor, para escutar a Secretária. Obrigado.

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – Sobre a questão de insegurança, congestionamento e segurança. Então, esse novo edital, a gente prevê o pagamento de viagens interrompidas por problemas de segurança, congestionamento, acidente, tudo isso vai ser monitorado e isso o concessionário não vai ser punido por problemas alheios a sua operação.

Em relação à linha 830, essa linha está em operação, ela é coberta também pelo serviço noturno, SN, 895, e ela está prevista na próxima licitação.

Em relação às perguntas do Licínio, cada categoria tem suas características. Esse edital é para ônibus. Não faz sentido misturar o permissonário da van, que tem outra... é outro dia a dia, é outro cotidiano. Então, a gente está, na verdade não, não faz sentido misturar. A gente vai ter regras específicas para cada modal, são pessoas que têm estruturas diferentes, necessidades diferentes. A gente define bastante isso.

A gente tem bicicletários em todas as novas estações do BRT que a gente fez, contempla bicicletários. A gente está avançando nessa área e vamos avançar muito nessas áreas da nova licitação com melhorias nos pontos de ônibus, terminais de integração. Isso são pautas que vão ser contempladas antes desses ônibus entrarem em operação.

Acho que é uma resposta geral em relação à redução de viagens. Bem, a gente faz audiências públicas, a gente segue todas as orientações legais de audiências públicas, mas isso não tira o poder concedente do município de determinar planos operacionais. Ouvimos críticas, mas temos esse poder concedente. Fizemos o planejamento com base em dados, reduzindo viagens aonde a gente podia reduzir, onde a gente tinha ônibus realmente vazios, uma sobreoferta. Isso também é cuidar do dinheiro público, o subsídio é pago com orçamento público.

Qualquer pessoa que queira saber como foi feito o planejamento, pode entrar em contato com a minha equipe. A gente explica e mostra como foi feito com total transparência.

Eu acho que teve uma pergunta sobre o IQT e o IDT. O IQT é o índice de qualidade do contrato antigo; o IDT é um índice de qualidade do contrato novo. O IQT tem uma nota metodológica que está disponível e pública no site da SMTR. O IDT está disponível também no site de materiais da nova licitação e a gente prevê uma avaliação e uma revisão desse índice no primeiro e no quinto anos de concessão.

A questão de desconto na outorga. Então, a gente fez essa modalidade de leilão, assim, a gente tem um custo por quilômetro. Hoje em dia a gente tem muito controle sobre esse cálculo, porque a gente opera ônibus com BRT e a gente subsidia a operação do SPPO. Então, a gente

tem muita confiança no nosso cálculo. A gente comprou ônibus, a gente faz manutenção. Então, a gente entende que, obviamente, pode ter uma economia operacional, mas é até certo ponto. Se a pessoa me dá R\$ 2,00 por quilômetro, eu sei que essa operação é impossível e isso vai levar a uma precarização do serviço.

Então, a gente trava esse lance, essa diminuição de tarifa até um ponto que a gente entende que é sustentável. A partir daí a gente permite que haja um valor de outorga, por quê? Porque talvez esse concessionário enxergue receitas acessórias e lucros de publicidade que eu não estou enxergando e a gente precisa ter um vencedor sem permitir a precarização do serviço. É uma forma de modelagem, se a pessoa quiser sugerir outra que não leve a uma tarifa mínima menor do que aceitável, a gente tem a todos ouvidos.

Por que não fez PPP? A PPP tem um limite de até quanto você pode ter subsídio de 5% da receita corrente líquida. E a gente sabe que o subsídio é maior do que isso. Então, a escolha de não ser PPP foi por uma limitação do próprio modelo de PPP.

Em relação à garagem provisória, a gente ainda vai fazer vistorias, mais uma vez, a gente tem bastante confiança em relação a isso porque a gente opera garagens hoje em dia. A gente está dando todas essas, na verdade, possibilidades porque a gente sabe das vezes das dificuldades de você fazer obra em garagem, há atrasos. Então a gente está fazendo tudo para garantir que não há nenhum atraso no começo dessa operação. Então, é um cuidado que a gente tem, e talvez não seja nem necessário, mas isso vai ser mediante vistorias e medições.

Eu acho que é isso. Eu sei que foram muitas perguntas específicas. A gente, nosso gabinete, através dos vereadores ou através diretamente, ele está sempre aberto. A gente quer trazer muita tranquilidade para todas as categorias. A gestão é muito comprometida com o transporte público, com todos os seus atores do transporte público. E eu acho que a gente já demonstrou com o BRT, com os acordos judiciais e com a bilhetagem que é uma gestão contribuída para a melhora do transporte público. Elas, às vezes, não acontecem na velocidade que a gente gostaria e nem que a população e que a categoria quer, mas acho que a gente mostrou que, com passo a passo, a gente consegue chegar bem longe e trazer qualidade e mudanças grandes para o sistema de transporte da cidade.

Então, agradeço a cooperação de todos e obrigada.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Antes de concluir, quero agradecer a Secretária.

Vou passar aqui a palavra para o Dudu, que ele tem uma pergunta para fazer ali que ficou faltando.

Só um momento, chefe, aqui tem ordem, calma aí, se o senhor quer falar, o senhor vai para o microfone ali, eu estou presidindo e o senhor, por favor, senta aí. O senhor quer falar, deixo o senhor falar, pode ir lá falar no microfone, mas sem gritar aqui, por favor, vai lá.

Dudu, faz a pergunta que você quer fazer para a Secretária, por favor.

O SR. JOSÉ EDUARDO ALVES DA SILVA – Bom dia. Secretária, em relação à máquina do Jaé, tem alguns carros que são roubados, tem uns carros que são queimados por vandalismo. A gente entende isso que é uma questão de segurança pública. Essa máquina, se eu não me engano, é US\$ 1,490.00, sai quase R\$ 8.000,00.

Duas perguntas. Uma, se tinha como isentar nesses casos ou se teria como a senhora parcelar esse valor.

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – Dudu, você tem que me trazer o comprovante desse incidente. Se trouxer, a gente resolve, tá bom?

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – OK. Beleza. Desculpa, qual o nome do senhor?

O SR. WILLIAM PORTO – William Porto.





O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Senhor William, primeiro, pedir desculpa da maneira que eu falei para o senhor.

O SR. WILLIAM PORTO – Sim, sim, eu perguntei.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Agora, o senhor pode falar aí, fica à vontade.

O SR. WILLIAM PORTO – É que o meu diretor, ele fez uma pergunta também, se os rodoviários não vão ser envolvidos nessa licitação. Porque nós temos que ter uma resposta, que o trabalhador rodoviário está sendo jogado para o lado. Estão esquecendo o trabalhador rodoviário. Ele está sendo massacrado por todos. E ninguém faz nada. O trabalhador rodoviário está aí, arma na cabeça, tiro na rua, baleado e ninguém faz nada. Tem a licitação aí, ninguém faz nada pelo trabalhador rodoviário, só fala “Jaé”, “Jaé”, esse “Jaé” está na realidade já era, porque o trabalhador rodoviário está sendo esquecido mais uma vez.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Secretária, então, a pergunta dele é se tem algo previsto para os rodoviários?

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – Nessa licitação. Então, eu acho que assim, bom, vamos falar primeiro do tratamento do trabalhador rodoviário no BRT. Então, no BRT, com a renovação de frota a gente fez toda uma condição muito melhor para esse trabalhador rodoviário. Ele tem uma cabine segregada, ele está agora no ar-condicionado, ele tem um ônibus com câmbio automático, com motor traseiro e a mesma coisa a gente está trazendo agora para linhas regulares.

Então, esse motorista que hoje está no calor, fazendo trabalho de trocar, aí ele vai ter um conforto muito maior no seu trabalho do dia a dia, porque a gente vai ter uma cabine semi-segregada, ar-condicionado, um ônibus com características muito melhores. A gente já fez isso no BRT. Eu não preciso aqui provar minha palavra, porque eu já fiz. Então, isso é uma coisa importante.

Em relação à nova licitação a gente tem uma melhora na condição do trabalho. Inclusive, essa questão de tentar tirar o dinheiro embarcado é exatamente para aliviar o motorista, dessa dupla função. Claro, sempre dando todas as formas da pessoa acessar, recarregar da forma mais fácil possível, mas é também olhando para a categoria. Então, eu acho que junto com a licitação, a gente tem um olhar para o motorista para trazer melhores condições de trabalho para a categoria.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Só a última pergunta, por favor, para a gente poder seguir.

O SR. HENRIQUE ALVES – Secretária Maína, a gente não poderia deixar de perguntar até porque é um assunto que está em evidência no nosso meio, sobre essa nova fase de implantação do novo sistema de ônibus e a senhora já respondeu que nós estamos incluídos, que haverá o recadastramento, vai ter um enxugamento e vai ser readequado o sistema. Só que chegou ao nosso conhecimento e eu queria perguntar para a senhora se procede, a nossa categoria que tem os modais STPL, STPC, existe alguma ideia da Secretaria de fazer a fusão desse sistema para ser um só. É a primeira pergunta. E esse sistema ao ser instalado, ele seria nos corredores onde não têm os ônibus só para atender as comunidades? E seria porque o Km também, o nosso ressarcimento, igual é dos ônibus? Seriam essas perguntas.

A outra que é mais emergência seria os ônibus nessa licitação nova que está acontecendo, que já vai acontecer, a inclusão de veículos já ano que vem, nas áreas que rodam hoje o STPL e, talvez, até o STPC. Esses ônibus rodarão junto das linhas que opera o STPL hoje, o sistema alternativo? São as perguntas que nos cabe hoje, porque essas são as dúvidas que me ocorre o receio de piora ainda do sistema.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Obrigado. Secretária, por favor.

A SRA. MAÍNA CELIDONIO – Então, eu não vou ter resposta para todas essas perguntas. O que a gente pode dizer, hoje, é que a gente entende que como no sistema de transporte como um todo, não só para os ônibus, mas como STPL, STPC, que o subsídio é o caminho. A gente entende que a operação de ônibus precisa ser subsidiada, que a tarifa paga pelo passageiro não sustenta a operação

de transporte. Então a gente entende que também para essa categoria, a gente deve caminhar para o subsídio.

Em relação às outras coisas operacionais, como eu falei, não é que eu não quero responder, a gente está estruturando, então não tenho resposta agora, como eu falei, a gente vai caminhar isso para até abril, a gente estar com todo mundo organizado com operação de ônibus e o complementar.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO DINIZ) – Ok, Secretária, antes de agradecer aqui a senhora e agradecer a todos, eu só queria deixar também aqui um registro que chegou muito pelas nossas redes sociais e pedir um olhar atencioso da senhora – que eu sei que a senhora tem – os ônibus estão muito arrebitados, sucateados. Estão muito sucateados. Então, na região principalmente de Jacarepaguá, Tijuca, os ônibus estão todos furados, não funciona o ar-condicionado, os que funcionam estão caindo água em cima da cabeça do passageiro, banco arrebitado. Eu sei que a Secretaria tem o compromisso de dar o melhor para a população, então, pegando nessa parte de ônibus, pedir essa atenção para a senhora. E também com a falta dessas linhas que sumiram e estão voltando agora gradativamente. Que possam voltar para outros lugares.

Antes de mais nada, quero agradecer a presença de todos aqui. Fazer aqui um registro pessoal com o Senhor William ali, que eu fui deselegante, mas foi para poder manter a ordem aqui. Peço desculpa ao senhor. E dizer que aqui a Audiência Pública é isto: é dar voz para todo mundo, nós tentamos juntos buscar o que é melhor para a Cidade do Rio de Janeiro. E aqui, a Câmara Municipal do Rio de Janeiro, que são os representantes do povo, eleitos pelo povo, estará sempre a favor de vocês, a classe trabalhadora.

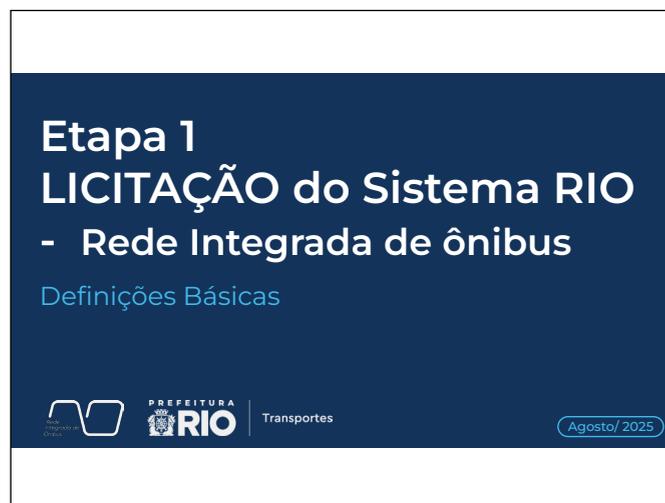
Muito obrigado a todos. Dou por encerrada a Audiência Pública.

(Encerra-se a Audiência Pública às 12h55)

#### LISTA DE PRESENÇA

Rebeca Costa; Licinio Machado Rogério; Henrique Alves; João Marcos Casadio; Jeferson Almeida; Carlos Alberto de Souza; Paulo Victor Torres da Mata; Gustavo Pereira de Macedo; Manoel Oreiro; Mauro Bastos Caseiro; Wallace Nascimento; André Francisco Siqueira; Márcio Fortes; Milena Pacheco; Daniel Mendes; Gilberto Neves; Bruno Gomes Rezende; Andre Luiz Lima de Souza; João Pedro Alves Tavares; Luiz Guilherme Siqueira de Albuquerque; Isabelle de Sá; Horacio Magalhães; Thiago Sales Delfino; Fernando Campos; Ely Gomes; Sebastião Laurindo Vidal; Adriano Natalino da Silva; Paulo Renato Lopes da Silva; Elizabeth da Costa Gonçalves de Oliveira; Armindo Salustiano B. de Oliveira; Helio Gomes Rodrigues; Cleber de Oliveira Guimarães; Ricardo Wagner; Adriano Araujo; Guilherme Braga Alves; Marcos Vinicius; Gabriel Kropsch; Guilherme Albuquerque; Fabiana de Castro Grisi; Silvia Bastos Cappelli Coimbra; Gustavo Santos; Mariana Levis; Cristina Albuquerque; Lucia Maria Silva Azevedo; Claudio Cesar; Pedro Domingos do Nascimento; Rodrigo Gomes; Julio Cesar Sarmento; Aurelio Menezes; Mauricio Ramos; Jose Luis da Silva; Angela Lourenço; Antônio Torres Bustamante; William Porto; Henrique Gonzalez; Miguel Motta; Pablo Henrique Mendes; Felipe Lins; Wando Rodrigues.

#### ANEXO





## ORIENTAÇÕES GERAIS

Faça sua manifestação acessando o formulário pelo QR Code ao lado



Abra a câmera do seu celular.



Posicione a câmera para o QR Code e aguarde alguns segundos.



Uma notificação com o conteúdo do código será exibida, então basta clicar para ser redirecionado(a) ao formulário.



Caso não consiga acessar pelo QR Code, acesse [bit.ly/PerquntasRIO](http://bit.ly/PerquntasRIO)



Transportes

2

## Contexto - Acordo Judicial 2025

### 22 Lotes estruturais



- **Fase 1:** um lote (Região de Campo Grande) - Abr/2025 a Abr/2026
- **Fase 2:** quatro lotes (Bangu, Ilha, Santa Cruz e Vila Isabel) - Nov/2025 a Set/2026
- **Fase 3:** seis lotes (Barra da Tijuca, Freguesia, Realengo, Recreio, São Cristóvão, Taquara) - Abr/2026 a Abr/2027
- **Fase 4:** seis lotes (Campo Grande Sul, Irajá, Méier Norte, Pavuna, Penha, Praça Seca) - Nov/2026 a Nov/2027
- Fase final: cinco lotes (Madureira, Tijuca, Anchieta, Méier Sul, Zona Sul) - Set/2027 a Ago/2028

### 12 Lotes locais



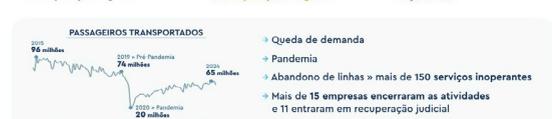
- **Fase 1:** dois lotes (Região de Campo Grande e Santa Cruz) - Abr/2025 a Abr/2026
- **Fase 2:** dois lotes (Bangu, Ilha) - Nov/2025 a Set/2026
- **Fase 3:** três lotes (Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Penha) - Abr/2026 a Abr/2027
- **Fase 4:** dois lotes (Campo Grande Sul, Guaratiba Leste) - Nov/2026 a Nov/2027
- Fase final: três lotes (Guaratiba Oeste, Madureira, Centro Sul) - Set/2027 a Ago/2028



Transportes

6

## Antes A DERROCALDA DO SISTEMA



- Queda de demanda
- Pandemia
- Abandono de linhas « mais de 150 serviços inoperantes e 11 entraram em recuperação judicial



Transportes

3

## NOVO MODELO DE GESTÃO

### BILHETAGEM DIGITAL

- Primeira cidade do Brasil a licitar o serviço 100% público
- Dados e informações em tempo real
- Maior facilidade no embarque para o usuário

### RESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA BRT

- Melhora na Operação
- Aumento da Frota
- Reforma de terminações e estações
- Criação de garagens
- Aumento da malha rodoviária – Transbrasil

### CRIAÇÃO DO SISTEMA RIO (REDE INTEGRADA DE ÔNIBUS)

- Cumprimento de quilometragem
- Provisão de Frota
- Implantação de garagens
- Manutenção frota e garagens



## ACORDO 2022

- Pagamento de subsídio por quilômetro rodado
- Corte de subsídio e uso de tecnologia para monitoramento

## RESULTADOS

**+1000**  
ônibus na frota

**200**  
linhas novas ou reativadas

**65**  
linhas de serviço noturno

**800**  
pontos de ônibus restabelecidos

**Antecipação do fim dos contratos para 2028**



Transportes

4

## Premissas Gerais

**Mudança de Sigla do sistema: SPPO → SISTEMA RIO**  
RIO: Rede Integrada de Ônibus

**Frota acessível toda nova** pelo novo Concessionário

- Frota - EURO VI Diesel (somente veículo zero km)
- Contratação de Quilometragem a partir de uma Rede de Referência, sem exclusividade

**Índice de Desempenho em Transporte (IDT)**  
Frota com equipamentos de conforto ao usuário e sensores de monitoramento de desempenho

**Garagem Pública**  
permitir que novos concessionários possam atuar na Cidade

**Sem Dinheiro Embarcado**  
Eliminação do uso de dinheiro a bordo dos veículos.



Transportes

8

## ACORDO 2025

- Pagamento de subsídio por quilômetro rodado
- Obrigação do uso do Jaé
- Criação do Índice de Qualidade de transporte (IQT)

## RESULTADOS

**Antecipação do prazo de contrato dos Consórcios em quatro fases. Começo nas áreas com pior serviço**

**No começo de fase de transição, perda da exclusividade**



Transportes

5

## AS DIFERENÇAS ENTRE OS SISTEMAS

SPPO (2011) SISTEMA PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS	SISTEMA RIO (2025) REDE INTEGRADA DE ÔNIBUS
Apenas 4 CONSÓRCIOS	34 LOTES
ÁREAS GEOGRÁFICAS COM EXCLUSIVIDADE	CONTRATAÇÃO DE QUILOMETRAGEM SEM EXCLUSIVIDADE A PARTIR DA REDE DE REFERÊNCIA
GARAGENS PRIVADAS	GARAGENS PÚBLICAS
REMUNERAÇÃO POR TARIFA PÚBLICA POR PASSAGEIRO SEM SUBSÍDIO	REMUNERAÇÃO POR KM COM SUBSÍDIO
FROTA APENAS COM GPS TECNOLOGIA DIESEL	FROTA NOVA COM ITS EMBARCADO TECNOLOGIA DIESEL EURO VI
DURAÇÃO DO CONTRATO: 20 ANOS (renovável)	DURAÇÃO DO CONTRATO: 10 ANOS



Transportes

9



## A NOVA FROTA

Haverá Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)

Soluções tecnológicas integradas para melhorar: a eficiência, a segurança e a sustentabilidade do transporte



## TRANSFORMAÇÕES

1

CONFORTO DO USUÁRIO

2

SEGURANÇA

3

MONITORAMENTO DA FROTA

## IDENTIDADE VISUAL DA NOVA FROTA



## CONFORTO DO USUÁRIO

- Carregamento de celular
- Sensor de temperatura do ar-condicionado
- Sistema sonoro (alto-falantes e microfone)
- Informação ao usuário
- Botão de pânico e assédio
- Aviso sonoro automático de próxima parada



## IDENTIDADE VISUAL DA NOVA FROTA

### Cabine dos despachantes



#### Etapa 1

- Lote B1  
Região de Campo Grande: 7 pontos
- Lote B2  
Região de Campo Grande: 17 pontos
- Lote A2  
Região de Santa Cruz: 18 pontos

### Modelos de ônibus



Diesel EURO VI: Básico Piso Baixo



Diesel EURO VI: Midi Piso Alto



Diesel EURO VI: Mini Piso Alto

## SEGURANÇA

- Câmera (CFTV) e painel de Visualização
- Bloqueio de aceleração para porta aberta
- Velocímetro interno
- Sistema de apoio na condução segura (ADAS)
- Sistema DMS – câmera de fadiga e desatenção



## CORES DIFERENTES PARA AS ÁREAS - em avaliação



Cores e Áreas Geográficas

## MONITORAMENTO DA FROTA

- Integração (GPS + validador + vista)
- GPS
- Validador
- Contador de passageiro
- Telemetria do Veículo
- AVL – Comunicação com o condutor





## FISCALIZAÇÃO

Criação de um Centro de Controle Operacional (CCO)

Agentes públicos validarão informação de irregularidades pelo ITS e nas redes sociais

A SMTR terá um sistema de alerta de incidentes que serão confirmados. Isso vai impactar nos relatórios de desempenho e/ou na aplicação de redução na remuneração

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## Licitação - Etapa 1 - Lote B1

Modalidade: Concessão Comum

Critério de julgamento: Menor Valor da Tarifa de Remuneração + Maior valor da Outorga Inicial

Prazo do Contrato: 10 anos

Garagem: Terreno Público

LOTE B1: Região de Campo Grande

Atual: 10 serviços e 95 ônibus  
Rede Abr/26: 10 serviços e 112 ônibus\*  
Rede Set/26: 10 serviços e 135 ônibus\*

Tarifa de Referência (máxima): R\$ 11,97/km

Investimentos previstos: R\$ 218.703.630,16

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## AÇÕES DO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

**Informação ao usuário**

- Sistema de informação ao usuário
- Atendimento ao usuário (1746)

**Alerta de intercorrências**

- Telemetria, caso o veículo esteja desligado, possibilitará o CCO checar o motivo

**Controle de conduta do motorista**

- Avaliação das acelerações, freadas bruscas e o comportamento do motorista
- Câmeras avaliarão casos específicos

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## Licitação - Etapa 1 - Lote B2

Modalidade: Concessão Comum

Critério de julgamento: Menor Valor da Tarifa de Remuneração + Maior valor da Outorga Inicial

Prazo do Contrato: 10 anos

Garagem: Terreno Público

LOTE B2: Região de Campo Grande

Atual: 11 serviços e 37 ônibus  
Rede Abr/26: 14 serviços e 75 ônibus\*  
Rede Set/26: 19 serviços e 141 ônibus\*

Tarifa de Referência (máxima): R\$ 12,29/km

Investimentos previstos: R\$ 130.369.567,82

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## Licitação - Etapa 1

Modalidade: Concessão Comum

Critério de julgamento: Menor Valor da Tarifa de Remuneração + Maior valor da Outorga Inicial

Prazo do Contrato: 10 anos

Garagem: Terreno Público

**Obrigações do novo concessionário**

- Aquisição, Operação e Gestão de veículos
- Manutenção da Frota
- Obrigação de executar Obra de Garagem Pública
- Gestão de Garagem Pública
- Informações aos usuários dentro dos veículos
- Gestão de tecnologia aplicados à frota

Lote	Valor estimado do contrato Investimentos
A2	R\$ 220.152.698,60
B1	R\$ 218.703.630,16
B2	R\$ 130.369.567,82

Lote	Tarifa de Referência (R\$/km)
A2	11,13
B1	11,97
B2	12,29

\*Modelo Econômico Financeiro CCPAR

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## REMUNERAÇÃO

R\$/km X IDT

**Remuneração por km (R\$/km)**

- Em função da km cumprida, considerando a faixa horária
- Fontes de receita e frequência de pagamento:
  - Receita Tarifária
  - Subsídio

**Índice de Desempenho de Transporte (IDT)**

- Mede o desempenho da concessionária em todos os serviços
  - Incidirá até 6% do R\$/km
  - Avaliação trimestral

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## Licitação - Etapa 1 - Lote A2

Modalidade: Concessão Comum

Critério de julgamento: Menor Valor da Tarifa de Remuneração + Maior valor da Outorga Inicial

Prazo do Contrato: 10 anos

Garagem: Terreno Público

LOTE A2: Região de Santa Cruz

Atual: 11 serviços e 67 ônibus  
Rede Abr/26: 12 serviços e 103 ônibus\*  
Rede Set/26: 25 serviços e 190 ônibus\*

Tarifa de Referência (máxima): R\$ 11,13/km

Investimentos previstos: R\$ 220.152.698,60

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO

## GARAGENS PÚBLICAS

Garagem pública, com implantação pela concessionária

Construção de três garagens públicas, sendo uma por lote

→ Estrada do campinho, 8500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ

As garagens públicas contarão com: Quarta, edifício administrativo, almoxarifado, inspeção, refeitório, abastecimento, lavagem e pré-lavagem, manutenção, lanternagem e pintura, etc.

Decreto de Utilidade Pública: Decreto Rio N° 56166/2025

Lote	Área aproximada
A2	28.500 m²
B1	25.730 m²
B2	27.650 m²

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO





**ORIENTAÇÕES GERAIS**

Faça sua manifestação acessando o formulário pelo QR Code ao lado

- Abra a câmera do seu celular.
- Posicione a câmera para o QR Code e aguarde alguns segundos.
- Uma notificação com o conteúdo do código será exibida, então basta clicar para ser redirecionado(a) ao formulário.



Caso não consiga acessar pelo QR Code, acesse [bit.ly/PercontasRIO](http://bit.ly/PercontasRIO)

26

**Consulta Pública**

Os documentos da Consulta Pública estão publicados no site da SMTR

[transportes.prefeitura.rio/consulta-publica](http://transportes.prefeitura.rio/consulta-publica)

O período de vigência da Consulta Pública é de 22/07/2025 a 21/08/2025.

Aguardamos as contribuições através do formulário:

[bit.ly/ConsultaPublicaRIO](http://bit.ly/ConsultaPublicaRIO)

27

## ATOS E DESPACHOS

### Mesa Diretora

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da Lei nº 2, de 08/06/77 e o que dispõe o art. 27, § 2º, inciso II, alínea “c” do Regimento Interno.

RESOLVE:

Nº 2411 - EXONERAR JOSE LUIZ AMORIM DO NASCIMENTO, matrícula nº 60/817.902-0, do Cargo em Comissão de Oficial de Gabinete, símbolo DAI-6, do Gabinete do Vereador ROGERIO AMORIM, com validade a partir de 08 de agosto de 2025. (Processo CMRJ nº 5963/2025).

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da Lei nº 2, de 08/06/77 e o que dispõe o art. 27, § 2º, inciso II, alínea “c” do Regimento Interno.

RESOLVE:

Nº 2412 - NOMEAR RENAN FIGUEIRA HERCOS, para exercer o Cargo em Comissão de Oficial de Gabinete, símbolo DAI-6, no Gabinete do Vereador DR. ROGERIO AMORIM, com validade a partir de 08 de agosto de 2025, em vaga decorrente da exoneração de Jose Luiz

Amorim do Nascimento, matrícula nº 60/817.902-0. (Processo CMRJ nº 5964/2025).

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da Lei nº 2, de 08/06/77 e o que dispõe o art. 27, § 2º, inciso II, alínea “c” do Regimento Interno.

RESOLVE:

Nº 2413 - EXONERAR ANDRE RODRIGUES DE QUEIROZ, matrícula nº 60/819.034-0, do Cargo em Comissão de Auxiliar de Gabinete, símbolo DAI-5, do Gabinete do Vereador RAFAEL SATIÊ, com validade a partir de 1º de agosto de 2025. (Processo CMRJ nº 5953/2025).

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da Lei nº 2, de 08/06/77 e o que dispõe o art. 27, § 2º, inciso II, alínea “c” do Regimento Interno.

RESOLVE:

Nº 2414 - NOMEAR ANA LETICIA PINA ALVES, para exercer o Cargo em Comissão de Auxiliar de Gabinete, símbolo DAI-5, no Gabinete do Vereador RAFAEL SATIÊ, com validade a partir de 1º de agosto de 2025, em vaga decorrente da exoneração de Andre Rodrigues de Queiroz, matrícula nº 60/819.034-0. (Processo CMRJ nº 5995/2025).

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da Lei nº 2, de 08/06/77 e o que dispõe o art. 27, § 2º, inciso II, alínea “c” do Regimento Interno.

RESOLVE:

Nº 2415 - EXONERAR LUCCA BENAZZI FERREIRA DA COSTA, matrícula 60/818.881-5, do Cargo em Comissão de Oficial de Gabinete, símbolo DAI-6, do Gabinete do Vereador SALVINO OLIVEIRA, com validade a partir de 07 de agosto de 2025. (Processo CMRJ nº 5978/2025).

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da Lei nº 2, de 08/06/77 e o que dispõe o art. 27, § 2º, inciso II, alínea “c” do Regimento Interno.

RESOLVE:

Nº 2416 - NOMEAR CARLOS HENRIQUE PIMENTEL VIEIRA, matrícula nº 60/817.148-0, para exercer o Cargo em Comissão de Assistente I, símbolo DAS-6, no Gabinete da Vereadora THAIS FERREIRA, com validade a partir de 1º de agosto de 2025, em vaga decorrente da exoneração de Jonathan Ferreira Almeida, matrícula nº 60/817.559-8. (Processo CMRJ nº 5985/2025).

RESOLUÇÃO “P” DE 12 DE AGOSTO DE 2025.

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, de acordo com as atribuições que lhe confere o artigo 2º da

